der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT JAHRGANG 30
FÜR DAS MODELLEISENBAHNWESEN,
ALLE FREUNDE DER EISENBAHN
UND DES STÄDTISCHEN NAHVERKEHRS



Organ
des Deutschen
Modelleisenbahn-
Verbandes der DDR



AUGUST
TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN
Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M
32542

8/81



Das besondere Bild

Vor 30 Jahren wurde der erste Streckenabschnitt des Berliner Außenringes in Betrieb genommen. Heute zählt diese Strecke zu den bedeutendsten und zugleich am stärksten belasteten Magistralen der Deutschen Reichsbahn. Bereits damals sahen Verkehrsexperten diese Tatsache voraus und erkannten die unumstrittene verkehrspolitische Bedeutung des Außenringes. Ohne ihn wäre heute eine reibungslose Betriebsführung der Eisenbahn in und um Berlin einfach unmöglich. Lesen Sie dazu bitte auch unsere Beiträge ab Seite 222 in dieser Ausgabe.





Bild 1 *Eröffnung des ersten Streckenabschnittes*

Bild 2 *Der erste Zug wurde von der Lok 23 002 gezogen.*

Bild 3 *Brücke über den Templiner See bei Potsdam*

Fotos: ZBDR

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen, alle Freunde der Eisenbahn und des städtischen Nahverkehrs

8 August 1981 · Berlin · 30. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



Die Redaktion wurde im Jahre 1977 anläßlich des 25 jährigen Bestehens mit der Ehrennadel des DMV in Gold ausgezeichnet.

Inhaltsverzeichnis

Inhalt

Titelbild

Der Triebwagenzug aus Osterburg wartet im Bahnhof Klein Rossau auf den Anschlußzug aus Arendsee. Dieses Motiv war auf der 10,00 m × 3,20 m großen H0-Anlage „Kleinbahnen der Altmark" der AG 1/50 Berlin im Juni 1981 auf der 7. Berliner Modellbahnausstellung am Fernsehturm zu sehen. Einen kurzen Bericht über diese Veranstaltung finden sie auf den Seiten 230 und 231.

Foto: J. Steckel, Berlin

Rücktitel

Immer wieder ist es für die Passanten eindrucksvoll, wenn die Westerntorkreuzung in Wernigerode von Zügen der Harzquerbahn befahren wird. Auch in diesem Jahr befördert diese in breiten Kreisen der Bevölkerung bekannte Schmalspurbahn viele tausend Urlauber in die schönsten Erholungsorte des Harzes.

Foto: Dipl.-Ing. H. Winkelmann, Zwickau

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur: Dipl.rer.pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2 04 12 76
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2 04 12 04
Typografie: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift der Redaktion „Der Modelleisenbahner", DDR - 1080 Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Telefon: 2 04 12 76

Zuschriften, die die Seite „Mitteilungen des DMV" (also auch für „Wer hat – wer braucht?") betreffen, sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR-1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.

Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsleiter: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck: (140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich; Preis: Vierteljährlich 3,– M
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR - 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.

Art.-Nr. 16330



Redaktionsschluß: 22. 6. 1981
Geplante Auslieferung: 13. 8. 1981

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag – soweit Liefermöglichkeit; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1, rue Asse, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. ČSSR: Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul 12. Polen: Buch- u. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 6. KDVR: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen, Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermerrja Shetnore Botimeve, Tirana. Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

30 Jahre Berliner Außenring — 20 Jahre „Sputnikverkehr"

„Zum Personenzug nach Werder, mit Halt in Berlin-Karlshorst, Flughafen Berlin-Schönefeld, Genshagener Heide, Saarmund, Bergholz und Potsdam einsteigen bitte, die Türen schließen und Vorsicht bei Ausfahrt des Zuges." Wenn diese Lautsprecherdurchsage heute zwischen 16.00 und 18.00 Uhr mehrmals durch die Halle des Berliner Ostbahnhofes schallt, wissen nicht nur die täglichen Benutzer dieser Züge, daß damit der Sputnik gemeint ist. Sputnik, dieser vor ungefähr 20 Jahren aus der Taufe gehobene Begriff ist inzwischen weit über die Grenzen Berlins und seiner Randgebiete bekannt. Die von diesen Zügen befahrene Strecke ist noch nicht sehr alt. Der erste Streckenabschnitt wurde zwischen Grünauer Kreuz und Genshagener Heide am 10. Juli 1951 eröffnet und stellte gleichzeitig die Übergabe der ersten Baustufe des Berliner Außenringes dar.

Weshalb kam es nun zu diesem Bau? Welchen Zweck verfolgten damit unsere Verkehrspolitiker? Der Gedanke, einen Güteraußenring um Berlin zu bauen war schon sehr alt. Einen reibungslosen Eisenbahnverkehr durch Berlin abzuwickeln, bereitete aufgrund der vielen vorhandenen Kopfbahnhöfe schon im vergangenen Jahrhundert große Schwierigkeiten und stellte die Verkehrsexperten vor große Rätsel. Der im Jahre 1877 vollständig ausgebaute Innenring und die 5 Jahre später in Betrieb genommene Stadtbahn brachten zwar eine spürbare Verbesserung des Personenverkehrs mit sich. Aus Kapazitätsgründen konnten auf diesen Strecken aber nur begrenzt Güterzüge abgefertigt werden. In den 30er Jahren entworfene Projekte sollten nun endlich Abhilfe schaffen. Doch durch die Vorbereitungen des verbrecherischen Hitlerkrieges wurden die dafür gebundenen Mittel gestrichen.

Nach Zerschlagung des Faschismus ergab sich in und um Berlin eine ganz andere Lage. Die traditionellen Kopfbahnhöfe Berlins waren, wie beispielsweise der Potsdamer, der Anhalter und der Görlitzer Bahnhof, total zerstört. Diese provisorisch instandgesetzten Anlagen konnten auf die Dauer nicht mehr benutzt werden. Hinzu kam aber noch ein viel wichtigerer Fakt: Die im Jahre 1948 mit der Währungsreform erfolgte Bildung Westberlins war für die imperialistischen Besatzungsmächte Anlaß, immer wieder Störungen bei der antifaschistisch-demokratischen Umwälzung in der damaligen sowjetischen Besatzungszone zu entfachen. Schließlich gelang es den Verfechtern und Handlangern des kalten Krieges im Mai 1949 durch den sogenannten UGO-Putsch die ohnehin komplizierte Lage weiter zu verschärfen. Diese „unabhängige Gewerkschaftsopposition" stellte sich die Aufgabe, die IG Transport und Verkehr des FDGB zu zerschlagen und forderte die Übernahme der im Potsdamer Abkommen verankerten Rechte der Deutschen Reichsbahn für den Eisenbahnbetrieb in Westberlin durch die Deutsche Bundesbahn. Nicht zuletzt beabsichtigte man in jenen Jahren die wirtschaftliche Entwicklung der inzwischen gegründeten DDR zu zerstören.

Es lag daher auf der Hand, den Eisenbahn-Verkehr möglichst ohne die Berührung von Westberlin weiterzuführen. Am 1. November 1950 wurde daher das seinerzeit wichtigste Bauvorhaben der Deutschen Reichsbahn in Angriff genommen, der Bau des heute so bedeutenden Berliner Außenringes. Mit welcher Initiative diese Arbeiten in Angriff genommen worden sind, ist heute mit Worten kaum zu beschreiben. Tag und Nacht waren Arbeiter und Ingenieure aus allen Teilen der Republik, unter ihnen Hunderte FDJler und Aktivisten der ersten Stunde, ans Werk gegangen. Sowjetische Neuerermethoden trugen zum reibungslosen Bauablauf bei. Nachdem ein Teilvorhaben am Reißbrett vollendet worden war, wurde es schon oft am nächsten Tag umgesetzt.

Agentenorganisationen, Panikmacher und imperialistische Kriegshetzer taten von Westberlin aus ihr Möglichstes, um den Bau des Außenringes zu verzögern.
Doch bereits nach 8 Monaten konnte der erste Abschnitt dieses riesigen Vorhabens durch Ministerpräsident Otto Grotewohl vorzeitig übergeben werden. Nun konnten die FDJ-Sonderzüge zu den III. Weltfestspielen, ohne Westberlin zu berühren, in die Hauptstadt der DDR rollen.

Mit ebensoviel Initiative wurden die anderen Bauabschnitte Schritt für Schritt verwirklicht. Das wohl bekannteste Objekt des restlichen Streckenabschnittes zwischen Genshagener Heide und Golm war der Dammbau durch den Templiner See in der Nähe des ebenfalls neu gebauten Potsdamer Hauptbahnhofes. Am 6. Oktober 1956 konnte dieser Streckenabschnitt feierlich übergeben werden. Nun bestand nicht nur die Möglichkeit, den Güterverkehr um Westberlin, sondern auch fast den gesamten Fernreiseverkehr aus dem Süden und Westen der DDR störungsfrei über die neue Strecke zu leiten.

Welche politische Bedeutung durch den zunehmenden kalten Krieg der imperialistischen Kräfte der Berliner Außenring besaß, wurde abermals 5 Jahre später, am 13. August 1961, besonders deutlich. Ohne ihn wäre es kaum möglich gewesen, den bis dahin über Westberlin nach Potsdam abgewickelten S-Bahnverkehr reibungslos weiterzuführen.

Heute, nachdem vor 30 Jahren der erste Abschnitt des Berliner Außenringes eröffnet worden ist und 20 Jahre im Stundentakt der Sputnik und viele andere Reise- sowie Güterzüge des In- und Auslandes diese Strecke täglich befahren, wird dieser Schienenstrang nicht mehr kalt. Ohne Übertreibung kann man sagen, daß ohne den Bau des Berliner Außenringes die dynamische Entwicklung unserer Volkswirtschaft in den letzten drei Jahrzehnten nicht möglich gewesen wäre.

Indes wird an der Vervollkommnung des Berliner Außenringes gearbeitet. Die Inbetriebnahme des dritten Gleises zwischen Glasower Damm und Schönefeld steht bevor. Die Elektrifizierung ist im vollen Gange, die Modernisierung des Bahnhofs Schönefeld in Angriff genommen. So wird der Berliner Außenring im vierten Jahrzehnt seines Bestehens eine noch größere Bedeutung für unser sozialistisches Transportwesen erlangen.

Ma.

JOCHEN KRETSCHMANN, Berlin

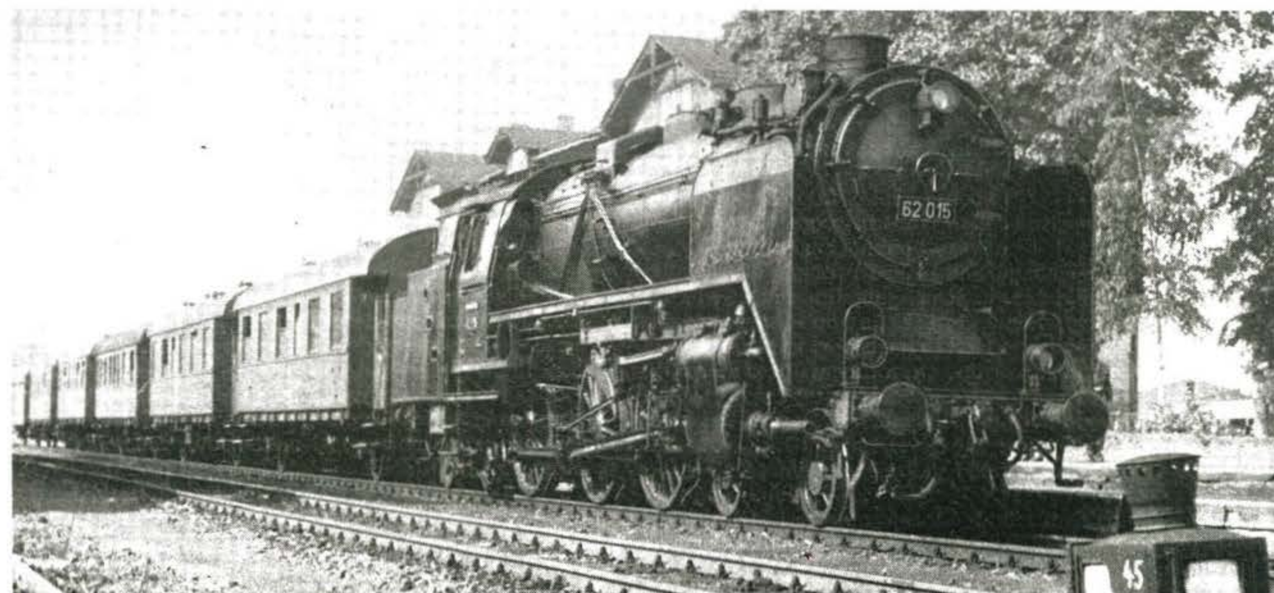
„FEUER — WASSER — KOHLE!"

Ein Lokführer erinnert sich

Sputnik! Mit der 62er auf dem Berliner Außenring

In diesem Jahr begeht der Berliner Außenring sein 30jähriges „Dienstjubiläum". An solchen Tagen ist es üblich, sich verdienter, alter Freunde zu erinnern, gemeinsam mit ihnen über das Vergangene nachzudenken, über schöne und schwere Stunden und immer wieder zu fragen: „Weißt du noch...?"
Einer dieser alten Freunde, ohne die die Geschichte des Personenschnellverkehrs auf dem „Ring" undenkbar gewesen wäre, war die 62er, die „abgehackte 01". Eisenbahnhistoriker behaupten von ihr, sie sei angeblich so ein ungewolltes Kind der Deutschen Reichsbahn gewesen, ihrem eigentlich geplanten Verwendungszweck, dem Schnellzugverkehr auf Stummelstrecken, nie zugeführt. Was soll's? Im Sputnikverkehr auf dem Ring hat sie sich eine Medaille verdient. Ihr Beiname, „abgehackte 01", war nicht verfehlt. Um 50 mm lag ihr Kesselscheitel noch höher als der der 01, und die Windleitbleche, der Ursprungsausführung der 01 gleichend, deuteten bereits an, daß sie nicht eine der langsamsten Kinder Stephensons war. Dabei war sie nicht nur der „Renner", sondern auch ein ansprechender Bergsteiger. Lange Zeit war die Strecke Meiningen—Arnstadt ihr Domizil, selbst die engen Kurven vor dem Block Kehltal und Dörrberg konnten sie nicht erschüttern. Bei uns brauchten die 8 Lokomotiven zwar keine Berge emporzuklettern, dafür mußten sie rennen. Begann der Personenschnellverkehr zunächst mit 4—5 vierachsigen Reisezugwagen, so wuchs die Zuglast doch schnell auf zwei bis drei DB13 (manchmal sogar noch mehr) an. Es ist keine Übertreibung! Mit 8—10 kp Schieberkastendruck rannte die 62er mit 39 Achsen am Haken gut ihre 80 km/h und hat sich dabei bestimmt nicht totgemacht. Dazu wurden in einer Dienstschicht dreimal die Umläufe Ostbahnhof—Werder—Ostbahnhof durchfahren — 390 km —, wobei lediglich vor dem letzten Umlauf Kohle nachgeladen werden mußte. Was die Laufeigenschaften anbetraf, war den damaligen Konstrukteuren der „große Wurf" gelungen. 110 km/h — gleich, ob vorwärts oder rückwärts —, die 62er lag „wie ein Brett". Auch in der Pflege und Wartung war die Lokomotive nicht unfreundlich. Sie ließ sich bequem abölen und kontrollieren, und auch die Stellkeile waren nicht schlecht zugänglich. Sorgen bereitete bei allen 62ern das Führerhaus, „die Laube". Es war ständig lose. Man konnte neue Schrauben einziehen, sie anknallen, mit Federringen sichern — in Werder fehlten unter Garantie ein halbes Dutzend. Es kam sogar vor, daß die mitschwankende Führerhausvorderwand die Rohrstangen zu den Anstellventilen durchscheuerte. Peinlich, wenn man plötzlich den Bläser nicht mehr aufbekam, die Speisepumpe nicht mehr „kneifen" konnte...
Als Planlok bekam ich die 62 015 zugeteilt. Die „15" war eine außerplanmäßige, nicht fest besetzte, eine „wilde" Lokomotive. Erfahrungsgemäß sind das nicht immer die besten „Eisenbahnen", doch als ich gefragt wurde: „Willst du nicht die 15 nehmen?", sagte ich zu. Man will ja schließlich auch immer seine „eigene" haben. Auch mein Mitarbeiter war neu auf dieser Lokomotive, doch er hatte schon von ihr gehört... „Die trampelt im Stehen", vertraute er mir an... „Na, das kann ja heiter werden", dachte ich mir. Schon bei der ersten Fahrt merkte ich, daß mein Assistent nicht übertrieben hatte. Die „15" trampelte tatsächlich schlimmer als eine 64er bei Nieselregen. Wir beide saßen stundenlang an den Stellkeilen, versuchten alles mögliche, stellten mit der Werkstatt die „Eisenbahn" buchstäblich auf den Kopf — doch sie „trampelte" weiter. Schließlich gab ich es auf. Ich mußte mit der Eigenschaft der „15" leben, wie ein Hundebesitzer mit seinem Dackel, der hat auch seinen Kopf für sich. Letztendlich kam es uns so vor, als wenn die Schleuderneigung beseitigt wäre — oder hatten wir uns auf die Lokomotive eingestellt? Jedenfalls, wenn andere Personale „unsere 15" als „Trampeltier" bezeichneten, meinten wir bissig: „Kunst kommt von Können..." Wir drehten mit ihr unsere Runden auf dem Süd- und Nordring, fuhren mit

Bild 1



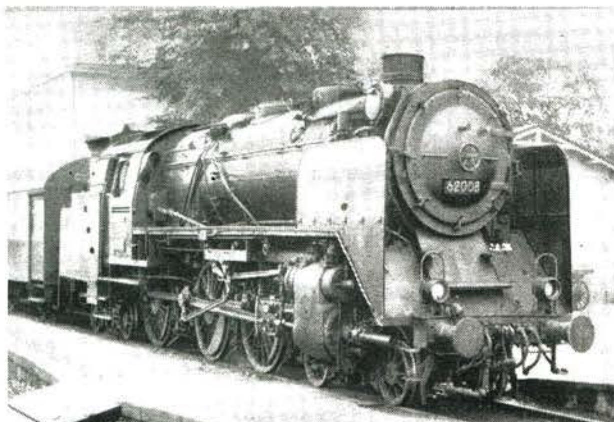


Bild 2

Bild 1 Die heutige Museumslok 62015 während der Herbstsonderfahrt des BV Erfurt in Hildburghausen

Bild 2 Lokomotive 62008 vor einem Personenzug auf dem Bahnhof Glöwen im September 1967

Bild 3 Personenzug mit der Lok 621007 bei Ahrensfelde im Juni 1970

Fotos: K. Kieper, Ahrensfelde (2), M. Schwarz, Kölleda (1)



Bild 3

ihr auch planmäßige Schnellzüge vom Ostbahnhof nach Frankfurt/O. Versetzt hat uns die „15" eigentlich nie. Die Steigung von Frankfurt nach Rosengarten nahm sie besser als eine 03.

Einmal jedoch, an einem Sonntag, fielen wir mit unserer 15 „auf die Nase" — und das war so:

Wir hatten Bereitschaftsdienst. Eine Unregelmäßigkeit auf dem Ring verursachte erhebliche Verspätungen, und ohne vorherige „Warnung" kam der Auftrag, einen Sonderzug nach Werder zu fahren. Also, Feuer lang, und raus aus dem Bw, wo scheinbar alles in Aufregung war, und ran an unseren Zug. Bremsprobe, abfahren! Es lief wie am Schnürchen. Klares Wetter — nicht zu warm, nicht zu kalt, Kohle wie „Hammelköppe" und überall „grüne Welle". Wir rechneten uns schon aus, wann unser Feierabend sein könnte ... „Weiß nicht, was mit der Pumpe ist", brummte da mein Linksaußen. Tatsächlich, der Wasserstand könnte höher sein ..., doch der Hubanzeiger der Speisepumpe knallte wie ein Maschinengewehr ... Wir sahen uns beide an — und dann den Wasserstandsanzeiger des Tenders. Sein Zeiger zeigte nach unten. Leer!

Beim Rausfahren vergessen, Wasser zu nehmen ... Mein lieber Mann, das gibt Ärger ... Rein nach Saarmund, Kipprost runter, Feuer raus ... Die Reisenden waren begeistert, sparten auch nicht mit „Lobesworten" ... Wir auch nicht! Eine 93er schleppte uns bis Werder. Noch hatten wir Druck und einen „Hampelmann" Wasser im Glas. Es könnte noch klappen. Ran an den Wasserkran, ein paar Schippen Glut von unserem „Vorspann-Bullen" und dem Bahnmeister Schwellen geklaut ... Feuer war, Wasser war — und Dampf mußte kommen ... drei „Dinger" auf dem Kessel ... Der Bläser will nicht ... Ist ja auch kein Wunder ... Vorsichtig im Feuer gerührt, zaghaft etwas Kohle drüber ... abfahren! Der „Bulle" vorne zog an. Wir beide hypnotisierten das Kesselmanometer ... Stieg der Druck etwa? Wieder vorsichtig Kohle drübergestreut ... Vor Potsdam Hauptbahnhof hatten wir bereits 5 kp/cm^2. Jetzt zog auch der Bläser. Ob wir ab Saarmund weiteren Vorspann brauchten, wollte die Aufsicht wissen ... 7 Atmosphären Dampfdruck — das müßte reichen ... „Ist wieder alles in Ordnung, Kollege! Ab Saarmund alleine weiter ..." Als der Bulle in Saarmund abspannte, waren wir mit dem Kessel schon auf „10". Jetzt konnte uns nichts mehr passieren ...

„Da kommt doch bestimmt was nach, was?", fragte mein Mitarbeiter. „Na klar! 25 Minuten im Sputnik — das fällt doch auf ...". „Und Feuer haben wir auch rausgeschmissen ..."

Wie waren doch die klassischen Merkmale einer Ausrede? Sie muß glaubhaft sein und den ersten Überprüfungen standhalten ... Zwecklos, etwas auf die Pumpen schieben zu wollen — wir fuhren ja wieder alleine zurück, und dann würde die Werkstatt ja auch herausfinden, daß die Pumpen absolut in Ordnung waren. Und wenn die Werkstatt mitschwindelte? Schwer anzunehmen, denn eine halbe Stunde im Berufsverkehr ist zu hoch angebunden, da hat längst die Direktion die Finger drin.

Wieder stampfte die „15" zuverlässig über den Ring. „Ich glaube, diesmal sind wir in der ‚Kanne'", meinte ich. Mein Assistent murmelte etwas von einem ganz besch ... Sonntag. Alles wäre so gut gelaufen, und nun ... Die Einfahrt Schönefeld zeigte frei. Plötzlich kam mir *der* Gedanke. Kaum hatte ich den Zug zum Stehen gebracht, war ich auch schon unten. Der Ablaßhahn unseres Tenders war so leichtgängig, daß wir ihn mit Draht festgebunden hatten, damit er sich nicht von selbst öffnen konnte. Ein paar Hände voll Schotter gegen das hintere Drehgestell geworfen, den Draht gelöst, und fertig waren die herrlichsten Steinschlagspuren ... Im Bw angekommen, lagen schon die Formulare für eine „Dienstliche Äußerung" bereit. Der Lokleiter meinte teilnahmsvoll, daß man mir jetzt wohl einen „Einlauf" machen würde; der Verwaltungsleiter hätte schon angerufen. Man wolle wissen, warum ich bei der Ausfahrt kein Wasser genommen hätte ... „Wir kein Wasser genommen? Na, Meister, du hast uns doch selbst noch am Wasserkran stehen sehen, hast doch selbst noch durch den Lautsprecher gerufen, daß wir uns beeilen sollten ..." Der Lokleiter, ein älterer Kollege, zog die Stirn kraus. Er wisse es nicht mehr so genau ..., aber doch ... Es tat mir leid, ihn so auf die Schippe nehmen zu müssen — doch das Hemd war mir näher als der Rock.

Der Werkmeister mußte unsere Lok untersuchen. Der Ablaßhahn war herrlich lose, und die Steinschlagspuren frisch ... „Ablaßhahn defekt — durch Steinschlag oder Fremdkörper am Gleis aufgeschlagen", trug er in das Protokoll ein. Dabei blinzelte er mir zu und knurrte nur: „Paß nächstens besser auf — du alter Fuchs!" Auch der damalige Verwaltungsleiter wollte mir diese Ausrede nicht glauben — doch den gegenteiligen Beweis konnte er nicht antreten. Heute ist der damalige Verwaltungsleiter im Ruhestand — außerdem sind die 25 Minuten längst verjährt!

In der nächsten Ausgabe lesen Sie die Folge:

„Die P 8 —
das Mädchen für alles ..."

Dank des Ministers für Verkehrswesen

In einem Brief an das Präsidium des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR heißt es:

Werte Genossen und Kollegen!
Mit großer Aufmerksamkeit habe ich die Information über die Aktivität der Mitglieder des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes zwischen dem IX. und X. Parteitag zur Kenntnis genommen.
Die erzielten Ergebnisse zeugen von der Vielfältigkeit des Wirkens der Freunde des Modelleisenbahn-Verbandes bei der Heranbildung sozialistischer Persönlichkeiten sowie bei der Heranführung unserer Jugend an die umfangreichen Aufgaben des sozialistischen Verkehrswesens zur Erfüllung der volkswirtschaftlichen Transportanforderungen.
Mit Hilfe der Durchführung der Meisterschaften „Junger Eisenbahner" ist es u. a. gelungen, daß über 980 Jugendliche eine Berufsausbildung bei der Deutschen Reichsbahn aufgenommen haben.
Aber auch die Lösung solcher Aufgaben, wie z. B.
— die Durchführung von 720 Ausstellungen,
— Wahrung der Traditionen des Eisenbahn- und Nahverkehrswesens,
— Unterstützung der DR und Nahverkehrsbetriebe bei der Lösung der Transportaufgaben und

viele andere Aktivitäten zeugen davon, daß die Mitglieder sich aktiv an der würdigen Vorbereitung des X. Parteitages unserer Kampfpartei beteiligt haben.
Die hohe Bedeutung einer sinnvollen Freizeitgestaltung wurde von unserem Generalsekretär im Rechenschaftsbericht des ZK an den X. Parteitag herausgearbeitet, indem er zum Ausdruck brachte, daß hierbei das Schöpferische im Menschen freigesetzt wird, die Arbeitsfreude und das Wohlbefinden der Werktätigen in der sozialistischen Gesellschaft erhöht werden.
Daraus ergeben sich auch für das Präsidium des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes neue höhere Anforderungen an die politisch-ideologische sowie fachliche Führungs- und Leitungstätigkeit, um die umfassenden Aufgaben der 80er Jahre zu meistern. Dazu wünsche ich Ihnen viel Erfolg, Schaffenskraft sowie jeden einzelnen persönliches Wohlergehen.

Mit sozialistischem Gruß
gez. Otto Arndt

Berlin, 21. April 1981

„Lokomotiven" der Redaktion

Zur Arbeit der Redaktion gehört die ständige Beratung mit den Lesern. Bisher haben uns über 700 Briefe erreicht. Aus fernen Winkeln der Republik rufen Leser an. Auch bei Ausstellungen, Sonderfahrten u.a. Veranstaltungen des DMV und beim Besuch von Arbeitsgemeinschaften wird leidenschaftlich diskutiert. Und schließlich klopfen nicht wenige Leser an unsere Redaktionstür, um uns ihre Meinung über die Zeitschrift zu sagen. Das ist gut so. Ja, die Redaktion wünscht und sucht diesen Kontakt. Aus allen Briefen und Gesprächen, lobenden und kritischen Äußerungen, spüren wir doch das lebhafte Interesse, in der Zeitschrift ein noch größeres Optimum an Informationsgehalt für die unterschiedlichsten Interessengebiete der Freunde der Eisenbahn, des Modellbahnbaus und des städtischen Nahverkehrs zu finden. Offen gestanden: Uns macht das sachliche und kritische Streitgespräch Freude, weil es vor Selbstzufriedenheit schützt, weil es Wege und Lösungen zeigt, die Arbeit noch besser zu machen — ja, weil solche Streitgespräche „Lokomotiven" für die redaktionelle Arbeit sind. Nur ein Beispiel dafür: So besuchte uns vor geraumer Zeit Joachim Kretschmann aus Berlin und hatte einige kritische Bemerkungen auf dem Herzen. Aus dem Disput entstand die Idee, einige Beiträge über Erinnerungen und Erlebnisse beim Dienst auf Dampfrössern zu bringen. Er konnte also als Autor dafür gewonnen werden, und seine Serie — „Feuer — Wasser — Kohle! Ein Lokführer erinnert sich" — fand bisher guten Anklang.
Zur Beratung der Redaktion gehören vor allem Leserforen. Sie sind am besten geeignet, Meinungen und Gedanken ausgiebig auszutauschen und zu einer objektiven Beurteilung des Informationsgehaltes der Zeitschrift und noch nicht befriedigter Bedürfnisse zu bekommen. Wir haben uns in diesem Jahr dreimal auf solchen Foren der Diskussion gestellt: Im März in Erfurt, im Mai in der ZAG Berlin und im Juli anläßlich einer Modellbahn-Ausstellung in Saßnitz. Mit über 100 Modelleisenbahnern, Freunden der Eisenbahn und des städtischen Nahverkehrs konnten wir in lebendigen Aussprachen uns darüber verständigen, was ankommt und noch gewünscht wird. Natürlich ist das Spektrum der diskutierten Probleme groß, und es ist nicht möglich, jede Frage und Antwort hier widerzugeben. Deshalb wollen wir uns hier auf den Kern der gewonnenen Erkenntnisse beschränken. Insgesamt kam dabei heraus — und das bestätigt auch eine Einschätzung der Kommission Öffentlichkeitsarbeit des Bezirksvorstandes Dresden des DMV — daß die Zeitschrift inhaltsreicher und informativer geworden ist. Besondere Anerkennung fanden z. B. solche Beiträge über die BR 41 (Vorbild und Modell), die Ankündigung der Sonderfahrten u. a. Die Eisenbahnfreunde — das vermerken die Modellbauer — sind in der Zeitschrift besser auf ihre Kosten gekommen. Freund Ulli Schulz, ein langjähriger Leser aus Neubrandenburg, sagte uns in Saßnitz: „Die Zeitschrift ist ganz ordentlich und auf dem richtigen Weg. Nur müßt ihr noch mehr auf den Modellbauer zugehen, mehr Beiträge publizieren, wie man eine Anlage baut, auch bereits in früheren Jahren veröffentlichte Bauanleitungen und Gleispläne auf den neuesten Stand bringen und wieder drucken." Zu dieser Bemerkung zählen auch solche Hinweise nach mehr kurzen Informationen aus der Industrie, dem Ausland, aus dem Verbandsleben, aus Nebengebieten usw., nach Testberichten und vieles andere mehr. Wir sind sehr dafür uns werden uns mit dem Redaktionsbeirat, den wir übrigens erweitert haben, darum bemühen. Doch gleichzeitig haben wir die Bitte, insbesondere an die Modelleisenbahnbauer, daran mitzuwirken und uns ihre Erfahrungen beim Bau von Anlagen und Modellen zu übermitteln, um vor allem auch Schülern und Jugendlichen Anregungen zu geben. Das ist ganz ernst gemeint. Und selbstverständlich sollte das gute Foto dazu gehören.
Wir möchten den Bezirksvorständen Erfurt und Greifswald, der Leitung der ZAG Berlin sowie dem Generalsekretär des DMV ganz herzlich danken, die so aktiv die Leserforen mit vorbereitet und gestaltet haben.

R. H.

OTTO WEGNER, Berlin

Bevor elektrisch gefahren wird, muß vieles bedacht werden

Auf dem X. Parteitag der SED wurde es beschlossen: 730 bis 750 km Strecken sollen in den nächsten fünf Jahren elektrifiziert werden. Dazu gehören die Strecken von Jüterbog und Elsterwerda in Richtung Berliner Südlicher Außenring, von da nach Seddin und über Oranienburg—Neustrelitz nach Rostock sowie die Strecke von Magdeburg nach Stendal. Der Baufortschritt wird von der Öffentlichkeit meist an der „Bauspitze" bemerkt, wenn Fahrleitungsmaste abgelegt werden, wenn die Warnplakate mit der roten Schrift auf die Gefahren des elektrischen Stromes aufmerksam machen oder ein Hubschrauber die Tragseile zieht. Tatsächlich gehört zur Elektrifizierung weitaus mehr, beginnt sie Jahre früher.

Das Forderungsprogramm

Da wird zunächst ein Forderungsprogramm von der Obersten Bauleitung für die Elektrifizierung der DR (OBEDR), Sitz Leipzig, erarbeitet. Hierin sind die Vorstellungen der nutzenden Reichsbahndirektionen aufgenommen, andererseits sortiert die OBEDR jene Wünsche aus, die mit der eigentlichen Elektrifizierung nichts zu tun haben, sondern beispielsweise nachzuholende Instandsetzungen sind. Das Forderungsprogramm legt den Grundstein für die Ökonomie, entscheidet letztlich, was die Elektrifizierung eines Streckenabschnitts kostet. Dieses Forderungsprogramm wird vom Ministerium für Verkehrswesen bestätigt. Damit werden zugleich der OBEDR die Aufgaben für die einzelnen Fachabteilungen gestellt, die ökonomischen und technischen Parameter sowie die Investitionskosten festgelegt. Die OBEDR holt bei den Räten der Bezirke die Standortbestätigung ein, bei der die Räte der Kreise und die an der Strecke gelegenen Betriebe über den Umfang der Elektrifizierung und deren Auswirkungen informiert werden. Daraus können sich Folgen für die Aufgabenstellung ergeben, wenn z. B. der Einfluß des Kriechstroms auf einen Rechner oder eine Alarmanlage zu befürchten ist. Diese induktive Beeinflussung kann unter Umständen die Alarmeinrichtung der Feuerwehr auslösen. In Karl-Marx-Stadt wurde das z. B. nicht beachtet, die nachzuholende Anpassung führte zur Abschaltung der Alarmanlage, und in den Tageszeitungen mußte die Bevölkerung täglich informiert werden, daß die Feuerwehr über Fernsprecher zu rufen ist.
Bei der Standortbestätigung kann sich aber auch ergeben, daß bestimmte Anschlußbahnen (meist mit Ganzzugbildung) an das elektrische Netz der DR angeschlossen werden, was vom jeweiligen Betrieb zu finanzieren ist, der Zugförderung der DR aber bedeutende Vorteile bringt. Es sind etwa 50 verschiedene Stellen, die in jedem Kreis mitwirken, eingeschlossen die zuständigen Stellen für Umweltschutz oder Denkmalpflege. Danach trifft der Minister für Verkehrswesen die Grundsatzentscheidung für die Investition. Das ist der „Startschuß" für die Baudurchführung. Jetzt läßt sich der Projektierungs-, Bau-, Ausrüstungs- und Vermessungsbedarf präzisieren, säuberlich nach Jahren getrennt und dabei den Baufortschritt beachtend. Bei den Staatsorganen wird dieser Bedarf für die Bilanzen angemeldet, da die DR im erheblichen Maße Kooperationspartner einbeziehen muß.

Das Bauen kann beginnen

Das Ministerium für Bauwesen benennt die Betriebe, die beim Elektrifizierungsprogramm mitarbeiten können. Die OBEDR schließt mit ihnen Verträge ab. Jetzt werden die Baustelleneinrichtungen vorbereitet (das ist Angelegenheit des Auftraggebers!), die Kosten ermittelt und die eisenbahnbetrieblichen Technologien erarbeitet. Als nächstes entwickeln die Projektanten im Entwurfs- und Vermessungsbetrieb der DR (EVDR) und in anderen Betrieben, wie im Werk für Signal- und Sicherungstechnik, im Bau- und Montagekombinat, im VEB Energiebau und in Pro-

Bild 1



duktionsgenossenschaften Ausführungsdokumentationen. Es geht dabei — das sei ausdrücklich betont — nicht nur um die Fahrleitungen an der Strecke, sondern um viele andere Bauwerke, die entweder neu errichtet oder angepaßt werden müssen. Auf sie wird noch eingegangen. Sind die Betriebe vom Staatsorgan bilanziert worden, sind diese im Besitz der Ausführungsdokumentation und haben sie mit der DR einen Vertrag abgeschlossen, dann kann mit den Arbeiten begonnen werden.
Was ist zu tun? Man kann die Maßnahmen bis zu dem Zeitpunkt, an dem der erste Zug mit Ellok verkehrt, in drei Kategorien einteilen:
1. Anpassung,
2. Neubauten und
3. korrespondierende Vorhaben.
Zur Anpassung der vorhandenen Anlagen gehört vor allem der Schutz vor Störungen und Gefährdungen, die durch den elektrischen Betrieb entstehen können. Sämtliche Starkstrom-, Sicherungs- und Fernmeldekabelanlagen, die im Bereich der Bahnstromleitungen liegen, bedürfen des Schutzes. Zweckmäßigerweise werden Freileitungen verkabelt und bisherige Kabel gegen Spezialkabel ausgetauscht, um sie vor den statischen Feldwirkungen des Wechselstroms zu schützen. Das betrifft nicht nur die Leitungen der DR, sondern alle Kabel und Versorgungsleitungen, die von Bahnstromleitungen gekreuzt werden oder parallel zu ihnen liegen. Zum Beispiel Freileitungen von Grubenbahnen wie in Burgkemnitz, Erdöl- und Gasleitungen, Stromversorgungs- und Fernsprechleitungen der U-Bahn (Bf Frankfurter Allee), Postleitungen.
Ein besonderes Problem stellt die galvanische Trennung der elektrisch betriebenen S-Bahn in Berlin von der künftig elektrifizierten Fernbahn dar. Zwischen beiden Bahnen darf es keine metallisch-leitenden Verbindungen geben! Für die Fahrleitung ist das Profil frei zu machen, Straßen- oder Fußgängerbrücken sind anzuheben, ober das Gleis ist abzusenken. Es sei denn, man kann auf bestimmte Brücken ganz verzichten, insbesondere dann, wenn sich ein Neubau erforderlich machen würde. Zum Profilfreimachen gehört das Kürzen der Bahnsteigdächer, der Signalflügel, Versetzen von Signalbrücken, das Beseitigen von Tunneln oder die Erweiterung des Tunnelgewölbes. Will man das umgehen, wird mitunter (z. B. in Leipzig Hbf) eine besondere Fahrleitungsschaltung eingebaut, bei der der Zug stromlos durch den Tunnel fährt.

Die Stromversorgung

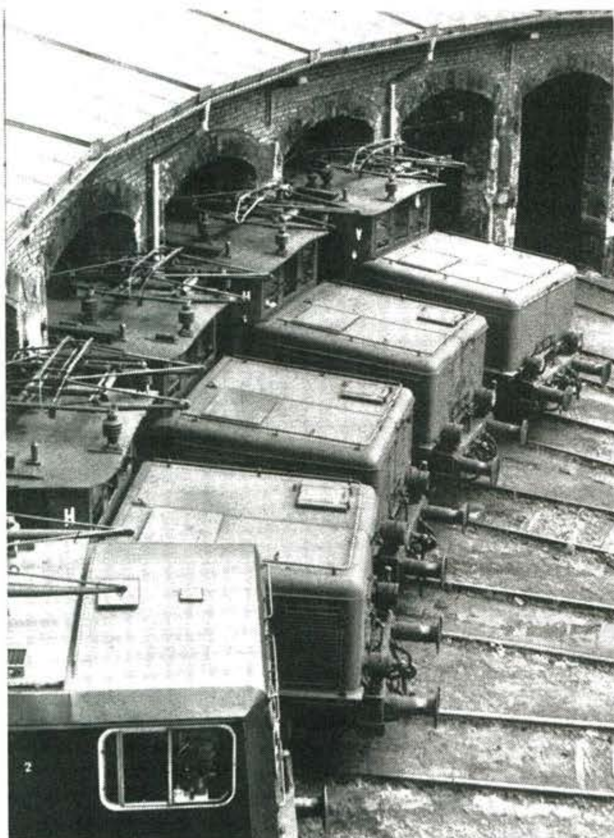
Zu den Neubauten hingegen gehören solche Vorkehrungen, die die Instandsetzung der elektrischen Triebfahrzeuge in den Bahnbetriebswerken möglich machen, etwa der Bau von Achssenken, Radsatzdrehbänken und Schuppenprüfanlagen, sofern bestimmte Einrichtungen nicht bereits bei der Umstellung von Dampf- auf Dieseltraktion vorhanden sind.
Bauwerke, die in den Sicherheitsraum hineinragen — er beträgt 1,50 m vom spannungsführenden Teil, also nicht nur von der Fahrleitung, sondern auch vom Stromabnehmer der Ellok — bedürfen des besonderen Schutzes gegen Berührungsgefahren. Es darf nicht möglich sein, daß ein ausgestreckter Arm, womöglich noch mit Werkzeug in der Hand, ein spannungsführendes Teil berührt. Deshalb erhalten die Fenster der Stellwerke, Wohn- und Dienstgebäude Gitter. Alle metallischen Teile, die im Rißbereich der Fahrleitung liegen, werden geerdet. Das betrifft die Geländer an Bahnsteigen und die Signale.
Am kostpieligsten sind die Stromversorgungsanlagen, die Umformerwerke. Die DR verwendet — bis auf Ausnahmen — sogenannten Bahnstrom 15 kV 16 2/3 Hz. Dafür besteht das Bahnkraftwerk Muldenstein, das über drei Dampfturbosätze mit je 16,2 MVA und einer Wirkleistung von 11,3 MW verfügt. Der übrige Bedarf an Bahnenergie muß über Umformer aus dem 50-Hz-Landesnetz gedeckt werden. Das erste Umformerwerk hierfür wurde in Karl-Marx-Stadt errichtet, 1977 folgte das zweite Umformerwerk in Dresden-Niedersedlitz. Das Bahnkraftwerk Muldenstein und die Umformerwerke Karl-Marx-Stadt sowie Dresden versorgen den südlichen Teil des elektrischen Netzes. Dieses System wird als zentrale Bahnenergieversorgung bezeichnet. Für den weiteren Ausbau des Netzes wird die dezentrale Bahnenergieversorgung verwendet. Das bringt zwar einen etwas ungünstigeren Wirkungsgrad, vereinfacht aber die Stromversorgung. Die Energie wird unmittelbar an der Speisestelle dem Landesnetz entnommen und in 16 2/3 Hz-Bahnstrom umgeformt in die Fahrleitung eingespeist. Damit entfällt die besondere Bahnstromleitung, das Unterwerk wird duch das dezentrale Umformerwerk ersetzt. Solche dezentralen Umformerwerke sind 1971 in Weimar und 1975 in Magdeburg errichtet worden.
Zwischen zwei Umformerwerken sind Kuppelstellen einzurichten, die dem Zusammenschalten der Speiseabschnitte dienen. Hinzu kommen selbstverständlich die Fahrleitungen, die Orts- und Fernsteueranlagen für Schalthandlungen, die Fernmeldeanlagen und das Fernschreibnetz, das die Meßwerte der Energieerzeugungsanlagen zum Lastverteiler (Sitz in Dresden) überträgt. Neu — je nach Elektrifizie-

Bild 2



Bild 1 Zunehmend werden bei der DR schwere Güterzüge von Lokomotiven der BR 250 befördert. U. B. z. die Lok 250 013 bei Apolda vor einem Güterzug.

Bild 2 Früher waren zwei oder sogar drei Dampflokomotiven erforderlich, um Güterzüge über die Steigung von Tharandt nach Klingenberg-Colmnitz zu schleppen. Heute bewältigen diese Aufgabe Lokomotiven der BR 242 und 250.



rungsfortschritt — sind Triebfahrzeuge vorzusehen (eine neue Ellok-Generation ist in Sicht!), Oberleitungs-Revisions-Triebwagen (ORT) und die Gebäude der Bahnstromwerke und Meisterstützpunkte einschließlich ihrer Ausstattung. Zur Elektrifizierung gehört aber auch, daß sich das gesamte Investitionsgeschehen als Vor-, Parallel- und Nachlauf dazu einstellt.
Jegliche Veränderungen müssen bis zur Elektrifizierung paßfähig fertiggestellt sein. Es darf nicht vorkommen, daß etwa ein Weichenumbau die Geometrie der Gleisachse verändert, weil dann die projektierte Fahrdrahtaufhängung nicht mit der Gleisachse übereinstimmt. Ebenso müssen auf den Reisezug- und Abstellbahnhöfen die Vorheizanlagen auf die neue Traktion umgestellt werden.
Was hier nur stichwortartig angedeutet werden konnte, läßt die Vielfalt und den Umfang der Elektrifizierung der DR ahnen, zugleich für die Kader eine interessante Aufgabe. Obwohl das Fahren von Schienenersatzverkehr zur Baudurchführung möglichst vermieden werden soll und bei der DR das Prinzip „Fahren **und** Bauen" immer mehr durchgesetzt wird, lassen sich Unannehmlichkeiten für die Reisenden meist nicht umgehen. Die saubere, schnelle und effektive Traktion entschädigt sie später dafür.

Bild 3 Einen interessanten Blick „von oben" vermittelt dieses am 8. August 1979 im Bw Zwickau abgelichtete Foto.

Fotos: I. Migura (1), K.-H. Brust (1), R. Heinrich (1)

Fototips für den Sommerurlaub

BR 01

Wenn auch nicht täglich, werden die Saalfelder Lokomotiven 01 0510, 01 0517, 01 0519, 01 0520, 01 0521, 01 0522, 01 0531 und 01 0533 auf den Strecken Saalfeld — Gera — Leipzig und Saalfeld — Camburg — Halle vor den im Heft 5/81 genannten Personenzügen eingesetzt. Entgegen unserer Meldung im Heft 7/81 wird bei Bedarf gelegentlich auch noch der D 504 mit einer 01.05 bespannt.

BR 44

In Ergänzung unseres Tips im Heft 7/81 wird darauf hingewiesen, daß die 44er Öl u. a. noch auf den Strecken Wittenberge — Stendal, Wittenberge — Rostock und Wittenberge — Neustadt — Wustermark verkehrt.

BR 52

Stark vertreten ist noch die BR 52 im Rbd-Bezirk Cottbus. Sie leistet Güterzugdienste auf den Strecken Löbau — Bautzen, Kamenz — Arnsdorf, Kamenz — Ruhland, Kamenz — Hoyerswerda, Elsterwerda — Falkenberg, Elsterwerda — Cottbus und Elsterwerda — Senftenberg.

BR 41

Gegenwärtig verkehren die Lokomotiven 41 1055, 41 1074, 41 1130, 41 1137, 41 1144 und 41 1185 noch auf den Strecken Oebisfelde — Stendal, Oebisfelde — Magdeburg. Darüber hinaus wird auch noch der Langlauf Oebisfelde — Stendal — Wustermark von der BR 41 übernommen.

BR 50

Die Güstener 50er fahren täglich auf den Abschnitten Güsten — Halberstadt und die Angermünder 50er auf den Relationen Angermünde — Stralsund und Angermünde — Templin.

Ein Griff zur Streckenkarte des Kursbuches und ein Aufenthalt an den genannten Strecken lohnen sich immer.
Doch die Einsatzzeit der 41er und 01.05 dürfte bald vorbei sein. Die Ablösung durch Lokomotiven der BR 119 steht unmittelbar bevor.
Die Lok 01 0501 wurde vor etwa 4 Wochen im Raw Meiningen zerlegt.
Übrigens erhielten 1980 im Raw „Helmut Scholz" Meiningen vorwiegend die Baureihen 01, 44, 50 und 52 eine L 7. 1981 sollen insgesamt rund 400 Dampflokomotiven aufgearbeitet werden. Sie werden allerdings zum größten Teil nur noch als Heizlokomotiven zum Einsatz kommen.
Wer eine Urlaubsreise über Görlitz plant, sollte die dort noch am Kesselhaus des Bw stehende und im guten Zustand befindliche 03 2172 im Bilde festhalten. Eine Anmeldung und Fotogenehmigung sind dazu allerdings erforderlich.

Sch./K. M.

In Děčin erlebt und fotografiert



Bekanntlich fanden in Děčin vom 15.—17. Mai dieses Jahres aus Anlaß des 130jährigen Jubiläums der internationalen Eisenbahnverbindung zwischen Dresden und Prag in Zusammenarbeit mit ČSVTS, ČSD, DR, VMD und DMV Festveranstaltungen statt. Erstmals gestalteten zwei Länder eine interessante Lokausstellung und führten Sonderfahrten durch. Für Hunderte Eisenbahnfreunde aus zahlreichen Ländern wurde dieses Jubiläum eine bleibende Erinnerung. Wolfgang Albrecht und Wolfgang Bahnert hielten für uns einige interessante Motive im Bilde fest.







Bild 1 *Ständig umlagert von vielen Eisenbahnfreunden und zugleich Ausdruck freundschaftlicher Zusammenarbeit zwischen DDR und ČSSR war diese Lokparade im Depot Děčin (v. l. n. r. ČSD-Lok 497.060, DR-Loks 01 204 und 03 001).*

Bild 2 *Die jetzige ČSD-Museumslok 310.098 in Děčin*

Bild 3 *Lokausstellung im Bereich des Lokdepots Děčin (35 1113, 434.1100, 434.2278, 58 261, 534.027, 50 849).*

Bild 4 *Einfahrt des aus Prag eintreffenden Sonderzuges der ČSD in Děčin.*

Fotos: W. Albrecht (1), W. Bahnert (3)

7. Berliner Modellbahnausstellung am Fernsehturm



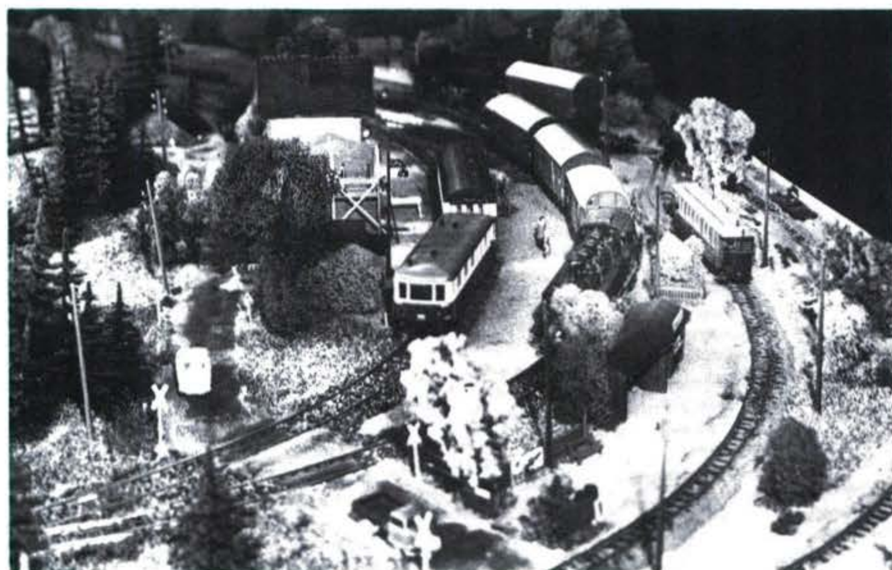


Bild 1 Die Berliner AG 1/13 „Weinbergsweg" zeigte wieder einmal ihre S-Bahn-Anlage, diesmal aber um den Bahnhof Fangschleuse und den hier abgebildeten Haltepunkt Marx-Engels-Platz erweitert.

Bild 2 Emsiger Verkehr konnte auf der 1,7 m × 1,7 m großen $H0/H0_e$-Anlage vom Modellbahnfreund Rolf Müller aus Berlin beobachtet werden. Hier ein Blick auf die Gleisanlagen des Bahnhofs Falkenstein.

Bild 3 Der Bahnhof Neuenburg wurde von den Modellbahnfreunden Fischer und Lederboge aus der Berliner ZAG 1/5 auf einer Diorama-Anlage in der Nenngröße N vorgestellt.



Anziehungspunkt für jung und alt

Die Redaktion „Der Modelleisenbahner" führte mit der Ausstellungskommission der 7. Modellbahn-Ausstellung des BV Berlin, mit den Freunden Willi Fieseler, Günter Nitschke, Otto Voigt, Siegfried Miedecke, Manfred Krüger und Erhard Schalow, das folgende Gespräch:

Die Modellbahnausstellung vom 13. bis 28. Juni 1981 im Informationszentrum am Fernsehturm der Hauptstadt der DDR, Berlin, war Anziehungspunkt für viele Besucher. Wie war insgesamt die Resonanz?

Wir haben unsere diesjährige Modelleisenbahn-Ausstellung unter das Motto „Sinnvolle Freizeitgestaltung — Ausdruck sozialistischer Lebensweise!" gestellt. Dabei konnten wir unter den 76367 Besuchern auch viele in- und ausländische Gäste unserer Hauptstadt begrüßen. Ein besonderer Höhepunkt war der Besuch des MOROP-Präsidenten Ferenc Szegö aus Budapest, der sich sehr lobend über diese Leistungsschau äußerte.
Während der 10000. Besucher aus Görlitz und der 25000. aus Demmin kam, war der 50000. ein Berliner. Der 75000. Besucher kam aus Potsdam-Babelsberg.

Die Ausstellung gab einen Einblick in die Vielfalt einer interessanten Freizeitgestaltung und des Verbandslebens. Welche Leistungen fanden besonderen Anklang?

Von den 19 gezeigten Anlagen waren fünf reine Schüleranlagen, die sehr gut demonstrierten, wie unsere Kinder zu einer sinnvollen Freizeitgestaltung angehalten werden. Wir halten dies besonders im Hinblick auf das Spezialistentreffen 1982 in Berlin für beachtenswert.
Auf den gezeigten Anlagen fuhren 140 Züge mit 267 Triebfahrzeugen und rund 841 Wagen, 422 Weichen waren installiert und 621 m Gleis verlegt. Das entspricht immerhin 66,5 km in der Natur.
Aber auch die Nahverkehrsfreunde kamen durch interessante Vitrinenmodelle auf ihre Kosten. Die ausgestellten 236 Einzelmodelle gaben einen überzeugenden Einblick in das auch international anerkannte Bemühen der DDR-Modellbauer.
Zur Information der interessierten Besucher wurden an einem Beratungsstand technische Fragen zum Modellbau beantwortet, Modelle und Funktionsmuster erläutert und Schaltbeispiele praktisch vorgeführt. Reges Interesse fanden auch wieder Schautafeln zur Verkehrsgeschichte und natürlich die Verkaufsstände für Modellbahnartikel und Literatur.

Was war neu auf dieser Ausstellung?

Die große Stirnseite des Ausstellungsraumes nutzten wir, um den Besucher mit der Streckenelektrifizierung bei der Deutschen Reichsbahn in den nächsten 5 Jahren vertraut zu machen. Ausgehend von den Erfahrungen auf den letzten Ausstellungen, haben wir diesmal dem Betrachter mehr Platz für die Besichtigung der Anlagen gelassen. Die erstmalige Einbeziehung des volkskünstlerischen Schaffens hat sich bewährt. An zwei großen Wänden wurden aus dem Bereich der Eisenbahn interessante Zeichnungen, Aquarelle und Fotos gezeigt.
Insgesamt kann man sagen, daß die Vorbildtreue der Anlagen weitere Fortschritte gemacht hat, wobei wir besonders die AG 1/13 „Weinbergsweg" und die AG 1/50 sowie die AG 1/35 nennen möchten.

Es wurde auch wieder an die Berufsberatung gedacht. Was brachte sie?

Wir hatten wiederum einen Sonderstand eingerichtet. Es lagen Berufsberatungsmaterialien aus, Informationstafeln und eine Dia-Ton-Serie „Berufe im Verkehrswesen" gaben einen anschaulichen Überblick. Der Clou dieses Standes war eine Fernbeobachtungsanlage der Deutschen Reichsbahn. Viele Lehrer haben Informationsmaterial für die Wandzeitungen in den Oberschulen mitgenommen. Insgesamt konnten in den Tagen der Ausstellung 146 gezielte Gespräche mit Jugendlichen geführt werden.

Die Besucher konnten auch selbst Züge fahren lassen...

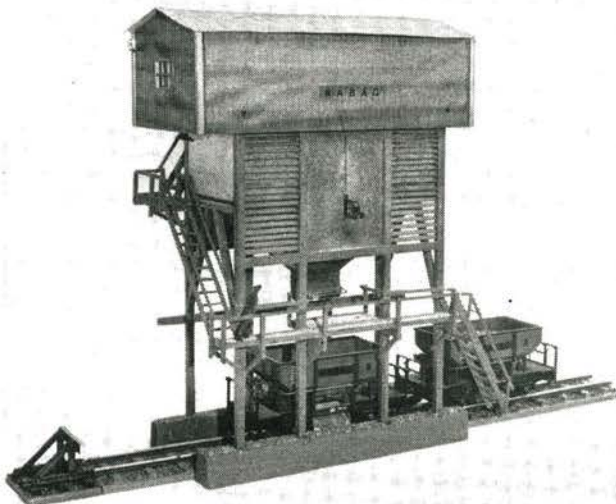
Ja, wie schon zur 6. Modelleisenbahn-Ausstellung hatten wir auch diesmal eine Vitrinenanlage von der AG 1/22. Diese vollautomatische Anlage konnte von den Besuchern durch den Einwurf von 20 Pfennig selbst betätigt werden. Immerhin legte die kleine Bahn 74,4 km zurück. Der Erlös von 619,60 Mark ist auf das Solidaritätskonto überwiesen worden.

Welche Erkenntnisse und Schlußfolgerungen gibt es bereits?

Man kann ohne Übertreibung sagen, daß die große organisatorische Arbeit nur durch das disziplinierte Verhalten und die hohe Einsatzbereitschaft der an der Ausstellung beteiligten Freunde geleistet werden konnte. Das betrifft auch Dienststellen der Deutschen Reichsbahn und andere Betriebe und Institutionen, die uns in vielfältiger Weise unter die Arme griffen.
Vor allen Dingen war die Zeit für die Vorbereitung einer solchen Ausstellung sehr kurz. Wir wünschen uns da doch etwas mehr Verständnis und Unterstützung durch die zuständigen Organe des Magistrats. Für uns ist die Zeit im Oktober/November günstiger als im Sommer. Auch diese Ausstellung hat die Richtigkeit unseres Weges bestätigt. Wir spürten das Interesse und die Hochachtung der Besucher für die gezeigten Leistungen. Allen, die aktiv mitgearbeitet und uns unterstützt haben, sagen wir ein herzliches Dankeschön. Wir sagen auf Wiedersehen 1983 zur 8. Modelleisenbahn-Ausstellung am Berliner Fernsehturm.

Bild 4 Eines der über hundert Einzelexponate der Ausstellung. Dieses in der Nenngröße II_m erbaute Schotterwerk wurde vom Modellbahnfreund Günther Harndt (ZAG 1/5) ausgestellt.

Fotos: J. Steckel, Berlin



Dipl.-Lehrer HANS WIEGARD und SIEGFRIED UNRUH, Erfurt

Zur Geschichte und Entwicklung der Erfurter Straßenbahn (2)

6. Die weitere Perspektive der Erfurter Straßenbahn

Mit dem weiteren Aufbau der entwickelten sozialistischen Gesellschaft in der DDR stehen auch dem Erfurter Nahverkehr neue Aufgaben bevor. Die Errichtung großflächiger Neubaugebiete im Norden und Süden der Stadt wird in den nächsten Jahren fortgesetzt. Durch die Umgestaltung der Innenstadt entsprach das bisherige Liniennetz nicht mehr den Anforderungen. Der 1975 erstellte neue Generalverkehrsplan sah daher eine Linienentflechtung und den großzügigen Ausbau der Nord-Süd-Linie 3 vor.
Anfang 1973 wurde im Zuge der Umgestaltung des Schmidtstedter Knotens die alte Linie 4 stillgelegt. Die Linie 2 befuhr seitdem die Strecke Thüringenhalle—iga. Wenig später erfolgte die Verlängerung der Linie 3 um 1,2 km zum Pappelstieg. Die bessere Erschließung des Neubaugebietes Rieth erforderte eine weitere Verlängerung um 2 km, die zum 7. Oktober 1975 eingeweiht wurde.
Die damit verbundenen Zwischenlösungen schafften für den Besucher Erfurts eine unübersichtliche Situation. Die Linie 3 hatte zeitweilig 4 Endstellen!
Seit 1975 wurden zielstrebig die Vorbereitungen für die Verwirklichung des Generalverkehrsplans getroffen. Damit waren u. a. der Bau von Gleisdreiecken am Anger und am Stadtpark verbunden, die Einführung des Dispatcherüberwachungssystems, die Ausrüstung der Wagen mit UKW-Sprechfunk, die Rekonstruktion des Betriebshofs Nordhäuser Straße und das Anlaufen des Tatra-Programmes.
Bereits am 2. April 1978 konnte die vorläufig letzte Erweiterung um 1,6 km der Linie 3 bis zum Ortseingang von Gispersleben in Betrieb genommen werden. Als Vorstufe der Linienentflechtung wurde die Strecke Rieth—Stadtpark nunmehr als Linie 4 bezeichnet. Die neu eingerichtete Querverbindung zwischen den bisherigen Linien 1 und 5 im Stadtzentrum führte zur Stillegung des Streckenabschnitts Domplatz—Brühler Straße. Gemäß dem Generalverkehrsplan erfolgte am 11. Dezember 1978 die Liniennetzentflechtung. Damit entstand die Nord-Süd-Linie 3 mit den Abzweiglinien 4 und 5 und die Nord-West-Linie 1 mit einem Abzweig im Westen der Stadt (Linie 2). Nunmehr bestehen folgende Linien:

Linie 1: Bf Erfurt-Nord—Anger—Karl-Marx-Platz—iga
Linie 2: gleiche Führung wie Linie 1
Linie 3: Bukarester Straße—Hauptbahnhof—Käthe-Kollwitz-Straße
Linie 4: Str. der Völkerfreundschaft—Steigerstraße
Linie 5: Pappelstieg—Thüringenhalle.

Im Oktober 1979 konnten nach Inbetriebnahme eines neuen Unterwerks und der damit möglichen besseren Stromversorgung die Südäste der Linien 4 und 5 getauscht werden. Am 3. Oktober 1980 wurde das Verkehrsbauvorhaben am Gothaer Platz beendet. Die bis dahin im Schienenersatzverkehr bediente Strecke Gothaer Platz—Hauptfriedhof wird nun wieder befahren. Bereits im Gange sind die Vorarbeiten für die beiden Südverlängerungen der Linie 3 nach Melchendorf bzw. Windischholzhausen und ins Neubaugebiet Wiesenhügel. Unter Ausnutzung bereits bestehender Wendeschleifen bzw. nach Errichtung neuer Wendeschleifen auf Teilstrecken der Neubautrassen werden für Berufsverkehrszwecke weitere Linien geschaffen, von denen die 11 gegenwärtig auf der Strecke Erfurt-Nord—Günterstraße verkehrt und die 41 versuchsweise im Jahr 1978 die Strecke Rieth—Stadtpark befuhr. Für Neubaustrecken wird in Erfurt der Schwellenoberbau mit eigenem Bahnkörper angewendet. Damit sind günstige Voraussetzungen geschaffen, um in den folgenden Jahren die Reisegeschwindigkeit auf 28 km/h zu erhöhen.

7. Wagenpark

An dieser Stelle kann nur ein knapper Überblick gegeben werden. Eine Aufführung aller Einzelheiten über Umbauten, Umsetzungen und Umnummerungen würde den Rahmen dieses Artikels überschreiten.
Grundsätzlich war man in Erfurt bestrebt, auf möglichst moderne Konstruktionen zurückzugreifen, wobei diese Tradition bis in die Gegenwart fortbesteht. Auch dem Äußeren und der verkehrswerbenden Wirkung wurde viel Aufmerksamkeit gewidmet. Von 1894 bis 1925 waren die Wagen in rotbraun mit gelben und grünen Absetzstreifen gehalten. Ab 1926 leistete man sich den „Luxus", einen reinweißen(!) Anstrich mit schwarzen Zierleisten einzuführen, der bis 1957 beibehalten wurde. Von 1957 bis 1969 verkehrten die Fahrzeuge elfenbeinfarbig mit blauen Zierleisten, ab 1969 erhielten sie rote Zierstreifen. Mit dem Einsatz der

Bild 1 Triebwagen 109 auf der Linie 11 Am Anger im Jahre 1978



Bild 2 Der erste E 57 in Erfurt. Er erhielt die Nr. 121



Tatra-Fahrzeuge ab 1. Mai 1976 tauchte wiederum eine neue Farbgebung auf: rot mit elfenbein abgesetzt. Der ursprünglich typenreine Wagenpark widerspiegelt anschaulich die Entwicklungsgeschichte der Erfurter Verkehrsbetriebe.

Die Lieferung von Triebwagen begann 1894 mit den Tw 1—15, dem damals allgemein gebräuchlichen UEG/AEG-Typ mit einem Elektromotor GE 800 und 16 Sitz- sowie 12 Stehplätzen. Weitere Wagen gleichen Typs (Tw 16—29) wurden aus ehemaligen Pferdebahnwagen aufgebaut und 1896 noch ein Tw (Nr. 30) nachbestellt. Die ehemaligen Pferdebahnwagen unterschieden sich von den Originaltriebwagen äußerlich nur durch die fehlende Dachlüfterhaube. Diese Wagen hatten eine zu geringe Leistung, so daß bereits 1899 ein zweimotoriger Typ bei der Waggonfabrik Lindner in Halle bestellt wurde (Tw 31—42). Ähnliche Wagen wurden 1904 und 1908 durch die Bergische Eisenbahn-Bedarf-AG, vormals C. Weyer in Düsseldorf-Oberbik, für Erfurt gefertigt (Tw 43—49 und 53—56). Beide Typen hatten je 2 Motoren GE 800, 18 Sitz- und Stehplätze und waren nur im Fahrgestell unterschiedlich ausgeführt: Die Weyer-Triebwagen, deren zweites Baulos US-253-Motoren erhielt, verfügten über das typische Weyer-Fahrgestell. Die Lindner-Fahrzeuge erhielten aber Union-Gestelle. 1905 wurden 3 ehemalige Remscheider Triebwagen aufgekauft. Diese Herbrand-Konstruktion war mit Preßrahmenfahrgestell von Böker & Co. aus Remscheid ausgerüstet. 1912 erschienen schließlich die Triebwagen 57—65 mit 20 Sitz- und 18 Stehplätzen, gebaut von der Waggonfabrik Weimar. Die Neubeschaffung setzte erst 1925 wieder ein, als von der Waggonfabrik Weimar 10 Tw (16^{II}—25^{II}) als Ersatz für auszumusternde Fahrzeuge gekauft wurden. Die Wagen hatten noch offene Plattformen; diese wurden jedoch 1926 geschlossen und die ursprünglichen Querbänke gegen Längsbänke getauscht. Die Triebwagen des Baujahres 1926, Nr. 66—75, hatten von Anfang an geschlossene Plattformen und erstmals ein Tonnendach. Sie wurden ebenfalls in Weimar gebaut.

Eine neue Serie (Tw 76—81) wurde 1930 von Lindner in Ammendorf beschafft. Die Wagen hatten USL-253-Motoren und 24 Sitzplätze. Sie wurden nach 1945 grundlegend modernisiert und erhielten neue elektrische Ausrüstungen von AEG (Fahrschalter VNFB 3.85 statt der bisherigen SSW-Grobstufenschalter und Motoren EM 60/600).

Ab 1936 wurden neue Fahrzeuge nur noch von der Gothaer Waggonfabrik beschafft. Die 1936 gelieferten Tw 82—87, ursprünglich für den Einsatz auf der Linie 7 gedacht, hatten USL-263-Motoren, 24 Sitz- und 42 Stehplätze sowie 4 Peronklappsitze. Der Achsstand betrug erstmals 3200 mm, die Leermasse 12300 kg, die Höchstgeschwindigkeit 50 km/h.

Wagenliste der Erfurter Straßenbahn 1883—1979

1. Pferdebahn (1883—1894)

Wagen-Nr.	Baujahr	Bemerkungen
1—19	1883	U bis auf 2 Wg.
20—31	1892	U

2. Elektrische Straßenbahn ab 1894

2.1. Triebwagen

Wagen-Nr.	Baujahr	Bemerkungen
1— 15	1894	a.
16— 25	1894	ex Pferdebahn; a.
26— 29	1894	a., U.
30	1896	a., U.
31— 42	1899	a.
43— 45	1904	U., a.
46— 49	1904	U., a.
50— 52	1894	ex Remscheid., a.
53— 56	1908	U., a.
57— 65	1912	a.
16^{II}— 25^{II}	1925	a.
66— 75	1926	a.
76— 81	1930	a.
82— 87	1936	a.
50^{II}	1938	a.
88— 93	1938	a.
94— 99	1938	a.
100—105	1939	a., 105 U., 102 U.
106—117	1943	a., 109 hist. Tw.
118—120	1913	ex Leipzig., a.
121—124	1957	GR ab 1970
125—130	1958	GR ab 1971
131—132	1960	GR 1973/74
133—134	1961	134 n. Brandenburg
134^{II}—141	1968	140 u. 141 ex Halle 827, 808

2.2. Gelenkwagen

Wagen-Nr.	Baujahr	Bemerkungen
151	1950	Prototyp
152—153	1961	
154—160	1962	
161—168	1963	163 a.
169—177	1964	169 a.
178—184	1965	180—184 U.
185—190	1967	

2.3. KT 4 — Gelenkwagen

Wagen-Nr.	Baujahr	Bemerkungen
401—418	1975	404 a.
404^{II}	1978	Ersatzlieferung für 404
421—427	1977	Serienausführung
428—444	1979	z. T. mit ČKD-Stromabnehmer

2.4. Beiwagen

Wagen-Nr.	Baujahr	Bemerkungen
51— 60	(1894)	ex Pferdebahnwg.
61— 65	(1894)	ex Pferdebahnwg.
66	(1900)	ex Pferdebahnwg.
67	(1904)	ex Pferdebahnwg.
71— 80	(1894)	ex 51—60, a.
81— 85	(1894)	ex 61—65
86	(1900)	ex 66, a.
87	(1904)	ex 67
88— 90	1912	erste Neubau-Bw.
101—105	(1894)	ex 81—85
106	(1904)	ex 87
107—109	(1912)	ex 88—90
110—121	(1925)	U ex Tw., a.
122—131	1930	Lindner-Bw.
132—134	1912	ex 107—109
107^{II}—110^{II}	(1935)	U ex Tw.
222—231	1930	ex 122—131
232—234	1912	Umzeichnung unsicher., a.
235—244	(1894/96)	ex Bw. 101—106 u. 107^{II}—110^{II}.
335—344	(1946/48)	ex Sommer-Bw. 235—244., a.
245—256	1942	a.
235^{II}—242^{II}	1949	U ex Tw., a.
232^{II}—234^{II}	1952	Mitteleinstiegs-Bw., a.
257—259	1954	Mitteleinstiegs-Bw., a.
260—262	1957	Mitteleinstiegs-Bw., a.
263—269	1960	266 u. 269 a.
270—274	1961	271a., 274 n. Brandenburg
274^{II}—279	1967	
280—281	1968	280a.
282	1968	ex Halle 487
296	1968	ex Halle 465
257^{III}—258^{III}	1968	ex Halle 450 u. 451
232^{III}, 234^{III}, 259^{II}	1969	
244^{II}	(1969)	ex Tw. 102., a.
261^{II}, 233^{III}	(1971)	ex Bw. 245 u. 248, a.
260^{II}	(1972)	ex Bw. 246, a.
246^{II}, 248^{II}	(1921)	ex Halle 212 u. 205, a.
254^{II}	(1977)	ex Tw. 117
283—295, 297—299	(1973—75)	283, 291 bis 1974 257^{II} u. 258^{II}
248^{III}, 246^{III}	1975	
280^{II}	1968	ex 296
271^{II}	(1977)	ex 254^{II}
296^{II}	(1975)	ex 299
266^{II}	(1975)	ex 246^{III}
269^{II}	1975	ex 248^{III}

Legende: a = Ausmusterung, U = Umbau



Bild 3



Bild 4

Diese Tw wurden als erste serienmäßig mit Scherenstromabnehmer und Albertkupplung geliefert. Sie befriedigten aus konstruktiver Sicht noch nicht. In Zusammenarbeit von Erfurter Verkehrs-AG und Gothaer Waggonfabrik wurde der Typ umgebaut und als Muster für die neue Serie ein Tw (Nr. 50^{II}) bei der Erfurter Karosseriebaufirma Krüger fertiggestellt. Gleichzeitig wurde der Tw 64 als Lenkdreiachser hergerichtet.
Schon 1938 lieferte die Gothaer Waggonfabrik das erste Baulos der überarbeiteten Konstruktion, die Tw 88—93. Diese Serie erhielt noch USL-263-Motoren, jedoch schon die neue Wagenkastengestaltung und den seinerzeit modernsten AEG-Fahrschalter vom Typ StNFB 2.98. Die Tw 92 und 93 kamen zur Verkehrsausstellung nach Düsseldorf. Die Motoren des Tw 93 wurden für Schnellfahrversuche mit über 60 km/h umgewickelt.
Die positiven Erfahrungen fanden ihren Niederschlag im zweiten Baulos von 1938 (Tw 94—99), das konstruktiv nochmals überarbeitet worden war. Von nun ab gelangten Motoren USL 513 mit je 56,6 kW Nennleistung zum Einbau, womit die installierte Leistung gegenüber der ersten Serie fast verdoppelt wurde. Den Laufkreisdurchmesser der Räder hatte man von 720 auf 830 mm erhöht.
Damit war der modernste und leistungsfähigste zweiachsige Triebwagen, der in Deutschland vor dem zweiten Weltkrieg gefertigt wurde, entstanden. Er ist im elektrischen Teil weitgehend und im mechanischen Teil bezüglich des Fahrgestells das Vorbild des geplanten aber nicht gebauten Einheitswagens ET 2 mr. Auch der spätere Gothaer ET 57 geht konstruktiv auf diesen Wagentyp zurück.
1939 erschien die Folgeserie (Tw 100—105) in unveränderter Form. Da die Produktion des Einheitswagens inzwischen geplant war, bestellte die EVAG 1942 12 Einheitstriebwagen ET 2 mr. Geliefert wurden jedoch 1943/44 12 Fahrzeuge des nochmals verbesserten Typs aus der Serie von 1939 als Tw 106—117, die sich äußerlich durch kleinere Griffstangen, einen speziellen Kupplungsstecker für die Magnetschienenbremse des Beiwagens und im Innenraum durch ein doppeltes Lampenband von den vorhergehenden Lieferungen unterschieden. Noch 1944 erstellte man die Zeichnungen für den Umbau der gesamten Serie 88—117 zu Einrichtungswagen. Umgebaut wurde jedoch nach 1945 nur der Tw 105.
Nach dem zweiten Weltkrieg modernisierte man zunächst ältere Fahrzeuge. 1948 wurden die Tw 58, 60, 61 und 63 in Gotha umgebaut, da diese Wagen im fast schrottreifen Zustand aus Essen zurückgekehrt waren. 1951/52 folgten die Tw 66, 71 und 72. 1952 wurde schließlich der Tw 105 als Einrichtungswagen hergerichtet und erhielt EM-60-Einheitsmotoren sowie einen Fahrschalter VNFB 3.85, da sich der bereits seit 1941 versuchsweise in diesen Tw eingebaute Öldruckfahrschalter nicht bewährt hatte.
1955 erschienen als Tw 118—120 drei ehemalige Leipziger Wagen vom Typ 27. Als Gelegenheitskauf gaben sie in Erfurt nur eine einjährige Gastrolle, da sie sich trotz Einbaus neuer Fahrmotoren nicht bewährten. Die komplexe Erneuerung des Wagenparks begann 1957 mit der Lieferung von 4 ET 57 durch den VEB Waggonbau Gotha (Tw 121—124) und der geänderten Folgeserie von 1958 (Tw 125—130).
Weitere verbesserte Versionen wurden 1960 und 1961 als Tw 131—132 und 133—134 in Dienst gestellt.
Zum 10. Jahrestag der DDR erfolgte die Lieferung des ersten in der DDR gebauten Gelenkzugs als Tw 151 nach Erfurt. Dieser Gelenkwagen war speziell auf Erfurter Initiative vom VEB Waggonbau Gotha entworfen worden und trug die Typenbezeichnung EGT 59/2.
Er erhielt erstmals einen Unterflurschalter mit 20 Fahr- und Bremsstufen. Das Mittelstück war ursprünglich in Gummiringfedern gelagert, die jedoch 1961 gegen Faltenbälge getauscht wurden. Zur Frühjahrsmesse 1960 war dieser Wagen in Leipzig ausgestellt. Von 1961 bis 1967 wurden in mehreren Serien verbesserte Versionen mit der Typenbezeichnung G 4—61 ff in Dienst gestellt. Sie tragen die Nr. 152—190.
Die letzte Lieferung von 1967 erhielt Scharfenbergkupplungen für den Beiwagenbetrieb (Tw 185—190). In Erfurt wurden dann weitere Wagen (180—184) auf diese Kupplungsart umgerüstet. Diese Fahrzeuge bewähren sich noch heute im In- und Ausland hervorragend.
Im Jahre 1968 wurden 6 Tw vom Typ T2D von ČKD Prag beschafft (Tw 134^{II} bis 139). Ab 1972 wurden weitere T 2 D aus Halle umgesetzt (Tw 140 und 141) und 1969 ein T 2 D als Fahrschulwagen eingestellt (ATw 10, ex Tw 841 Halle).
Mit den Tw 131 und 132 (Baujahr 1960) hielt auch in Erfurt die Scharfenbergkupplung Einzug. Alle Gotha-Tw (121—133) wurden seit 1971 einer Generalinstandsetzung unterzogen; von den ČKD-Nachbauten wurden inzwischen 3 als Werkstattwagen hergerichtet. Sie wurden durch Anlieferung neuer Tatra-Fahrzeuge überzählig.
Ber Beiwagenpark setzte sich in den ersten Jahren des elektrischen Betriebs zunächst aus umgebauten Pferdebahnwagen zusammen; erst 1912 wurden von der Waggonfabrik Weimar drei Neubau-Bw (Nr. 88—90) gekauft. In den Folgejahren baute man wieder ehemalige Triebwagen zu Beiwagen um, bis 1930 die Beiwagenserie 122—131 von Lindner, Ammendorf, die passend zu den Tw 76—81 in Betrieb genommen worden sind. Da 1939 die Triebwagen die Nr. 100 überschritten hatten, beschloß man die Einführung der „200er-Nummernserie" für die Beiwagen. Die 12 Bw der Serie 1942 von der Waggonfabrik Gotha AG erhielten gleich im Werk die Nummern 245—256. Sie hatten einen Raddurchmesser von 720 mm und entsprachen sonst aber den Tw der Serie 106—117 von 1943/44. Außerdem waren sie mit Solenoid- und Magnetschienenbremse ausgerüstet.
Seit 1942 wurde die Umzeichnung aller restlichen Beiwagen des Betriebsparks durchgeführt (darunter auch die Lindner-Bw 122—131 in 222—231). Hiervon ausgenommen waren die für eine Ausmusterung vorgesehenen Fahrzeuge und die als „Kriegshilfe" ausgeliehenen Wagen. Vorhandene, aus ehemaligen Sommerwagen hergerichtete Transportbeiwagen, erhielten die „300er-Nummern".

Bild 3 Gelenkzug vom Typ G4-67 im Bereich der Haltestelle Anger (1978)

Bild 4 Rekobeiwagen BE 70 (Nr. 293) 1977 im Neubaugebiet Rieth

Bild 5 KT4 D-Doppelzug mit den Wagen 416 und 415 ebenfalls im Rieth

Fotos: H. Wiegard, Erfurt (4), H. Zille, Erfurt (1)



Bild 5

1949 lieferte der VEB LOWA Gotha die Bw 235^{II}–242^{II}, die mit neuen Fahrgestellen (Achsstand 2750 mm) aus ehemaligen Tw der Serie 43–56 aufgebaut wurden. Neubau-Bw erschienen erstmals 1952. Der VEB Waggonbau Gotha lieferte drei Mitteleinstiegs-Bw (Nr. 232^{II}–234^{II}). Diese Bw hatten eine besondere Vorgeschichte. 1948 hatte der Erfurter Betrieb gemeinsam mit einigen Tw die Bw 132–134, die vor dem Krieg als 232–234 vorgesehen waren, aber vor der Umzeichnung nach Essen verliehen worden waren, zum Umbau nach Gotha geschickt. Der schlechte Gesamtzustand und die veraltete Konstruktion lohnten jedoch keinen Wiederaufbau, so daß die 3 Bw in Gotha verschrottet und als Ersatz drei neue gefertigt wurden. 1954 und 1957 folgten nochmals je drei gleichartige Beiwagen als Nr. 257–259 und 260 bis 262. Die letzten drei Bw erhielten noch elektrische Türschließeinrichtungen. Passend zu den Gothaer ET 57 und deren Folgeserien sowie zu den Gelenkwagen G 4 beschaffte man ab 1960 aus Gotha bzw. von ČKD Prag Beiwagen vom Typ B2-60 (Nr. 263–269), B2-61 (Nr. 270–274), B2-64, (Nr. 275–279) und B2D (280 und 181). 1969 wurde in Gotha nochmals eine Beiwagenserie aufgelegt, von der Erfurt drei Fahrzeuge als Bw 232^{III}, 234^{III} und 259^{II} erhielt.

Ab 1973 erhielt Erfurt noch einige B2D von Halle als Bw 282, 257^{III} und 258^{III} sowie 296. Auch die Gotha-Bw erhielten zum großen Teil seit 1973 eine Generalreparatur; die Wagen 266, 269 und 271 wurden inzwischen ausgemustert. Anfang 1980 konnten einige Gotha-Wagen nach Frankfurt/Oder abgegeben werden. Von 1973 bis Ende 1975 wurden die Bw 284–290, 292–295, 297–299, 257^{II}, 258^{II}, 247^{III} UND 248^{III} im Raw Berlin-Schöneweide rekonstruiert.

Inzwischen wurden sie umgenummert (283–298, 266^{II}, 269^{II}).

Die Wagen sind untergestellos und erreichen nicht ganz die Laufeigenschaften der Gothaer Einheitswagen.

Ab 1976 wurde auch in Erfurt eine neue Generation von Straßenbahnwagen eingesetzt, die allmählich den bisherigen Wagenpark ablösen wird. Es handelt sich dabei um den Gelenkwagen KT4D, der von ČKD Praha für die DDR gefertigt wird. Im April 1976 trafen zunächst 20 Nullserienfahrzeuge in Erfurt ein, davon 18 mit Platzanordnung 1 + 1 (26 Sitz- und 168 Stehplätze), 2 mit Platzanordnung 2 + 1 (ursprünglich 44 Sitzplätze). Die zulässige Höchstgeschwindigkeit dieser Fahrzeuge beträgt 65 km/h. Im Probebetrieb wurden jedoch mehr als 70 km/h erreicht. Die Nullserienfahrzeuge erhielten die Nummern 401–420. Der Wagen 404 erlitt 1977 bei einem Zusammenstoß einen Totalschaden und mußte ausgemustert werden. Er wurde 1978 durch einen neuen Wagen ersetzt (404^{II}).

Ende März 1978 erhielt Erfurt von ČKD die ersten 7 Serienfahrzeuge (Typenbezeichnung KT 4 A 2 D). Die Serienwagen sind gegenüber den Nullserienfahrzeugen noch weiter verbessert worden, so in der Plazierung von Teilen der elektrischen Ausrüstung, der Verlegung der Kabelkanäle und der Gestaltung des Fahrerpults. Die Gummiwülste zwischen den Wagenteilen hat man bei der Serienausführung durch Faltenbälge aus Textilgewebe ersetzt. Alle Verbesserungen brachten eine Masseeinsparung von 3500 kg. Trotz aller Unterschiede ist eine freizügige Kupplung von Nullserien- und Serienfahrzeugen gewährleistet. Die 7 Wagen der Lieferserie 1978 erhielten die Nr. 421–427, weitere 17 Wagen wurden im April 1979 geliefert (Nr. 428–444). Der derzeitige Anteil des Betriebsparks an KT4D-Fahrzeugen beträgt somit 44 Einheiten. Daher konnte im Oktober 1979 die Linie 5 als zweite Linie auf Tatrawagen umgestellt werden. Bis dahin waren die KT4D ausschließlich auf der Linie 3 bzw. 4 im Einsatz. Die nächste Lieferung von KT4D-Fahrzeugen ist in diesem Jahr vorgesehen. Erfurt wird 1981 31 Fahrzeuge erhalten.

Bis 1988 soll Erfurts Wagenpark vollständig aus diesen modernen Fahrzeugen bestehen.

Seit Anfang 1980 wird von EVB in Zusammenarbeit mit einer Erfurter AG des DMV der Triebwagen 92 wieder hergerichtet. Zum 100. Jubiläum wird dieser Wagen im Ursprungszustand für Sonderfahrten zur Verfügung stehen.

Literaturverzeichnis:

(1) Festschrift „75 Jahre Erfurter Straßenbahn", Erfurt 1958
(2) Originalunterlagen über den Standardtrieb- und Beiwagen für die Erfurter Verkehrs-AG, Gothaer Waggonfabrik 1938 und 1942
(3) Prospektmaterial des VEB Waggonbau Gotha über verschiedene Straßenbahntypen
(4) Prospektmaterial von ČKD Praha über den Gelenkwagen KT 4
(5) Handbuch „Städtischer Verkehr", Transpress Verlag 1976
(6) H. Wiegard/C. Zille: Zur Typenbezeichnung der Straßenbahnfahrzeuge in einigen Ländern der sozialistischen Gemeinschaft, in: „Der Modelleisenbahner", Heft 6/79, S. 167 ff.

NIKOLAUS GÜNZL (DMV), Berlin

Raritäten auf schmaler Spur — Die Lokomotive „Henneberg" der Trusebahn

Der Bau von Schmalspurbahnen erfolgte vielfach unter schwierigen Geländeverhältnissen bei Ausnutzung natürlicher Gegebenheiten und nach dem Prinzip strenger Sparsamkeit. Daraus resultierten leichter Oberbau, starke Steigungen und Krümmungen sowie einfache Kunstbauten. Aufgrund geringer Zuglasten und dem Einsatz von leichten zweiachsigen Lokomotiven entstanden dadurch keine Probleme. Durch die aufstrebende Industrie stieg in kurzer Zeit das Transportaufkommen, die Züge wurden länger und schwerer. Mit Einführung des Rollbockverkehrs reichten oftmals die Zugkräfte der leichten Maschinen nicht mehr aus. Eine Beförderung mit Doppelbespannung war unökonomisch und schied daher aus.
Die Lösung, zwei Maschinen mit den Führerständen zueinander zu kuppeln, bewährte sich nicht und wurde sehr schnell wieder aufgegeben (z. B. Heeresfeldbahn-Zwilling und sächsische II K neu). Als Ausweg kamen nur stärkere Lokomotiven in Frage, die aber durch die beschränkte Achsfahrmasse und die geforderten Werte für die sogenannte Meterlast nicht mehr zweiachsig ausgeführt werden konnten. Daher wurden zwangsläufig C- und D-gekuppelte Maschinen konstruiert, die entsprechend kräftig ausgeführt werden konnten. Sie brachten das erforderliche Reibungsgewicht auf, ohne den Oberbau oder die Kunstbauten zu überlasten. Nur kamen neue Probleme hinsichtlich des Bogenlaufes dieser Maschinen zustande. Ein Umbau vorhandener Gleisanlagen schied von vornherein aus. Es galt also, konstruktive Lösungen zu schaffen, um diese spezifischen Bedingungen zu erfüllen. Die Entwicklung teilte sich in zwei Richtungen, die hier ohne Anspruch auf Vollständigkeit erwähnt werden sollen: Einmal die Gelenklokomotiven und zum anderen die Lokomotiven mit angetriebenen lenkbaren Achsen. Zur ersten Gruppe gehörten die Bauarten Mallet, Meyer, Fairlie, Hagans und Garrat, zur zweiten die Bauarten Klose, Klien-Lindner, v. Helmholtz, Hagans und Luttermöller.

Auch bei der am 25. Juli 1899 eröffneten Trusebahn war eine ähnliche Entwicklung zu verzeichnen. Die ersten beiden Lokomotiven „Wallenburg" und „Mommel" waren 1899 von Hagans gebaute Bn2t-Maschinen. Bereits zur Eröffnung dieser Bahn lieferte die „AG für die Fabrikation von Eisenbahnmaterial zu Görlitz", der heutige Waggonbau Görlitz, Rollböcke, die auf die geforderte Zugleistungen Rückschlüsse zulassen. Deshalb war bereits die dritte, 1901 von Hagans gelieferte Lokomotive „Henneberg", eine Dn2t-Maschine. Diese Maschine zeichnete sich durch eine Besonderheit aus. Sie war mit einer gekuppelten Bisselachse, Patent Hagans, ausgerüstet.
Christian Hagans hat sich besonders um die Weiterentwicklung der Kleinbahnlokomotiven verdient gemacht. Mit seinen Patenten „Hohlachse" und „Gelenklokomotive" für die Verbesserung des Durchfahrens von Gleisbögen hatte er sich seinerzeit einen weltweiten Ruf verschafft.

Die Hagans-Hohlachse ist als Verbesserung der 1892 von Ewald Richard Klien und Robert Lindner gemeinsam entwickelten „Klien-Lindner-Hohlachse" anzusehen. Der Nachteil dieser Hohlachse ist die Eigenschaft, keine Querstandsfestigkeit zu besitzen. Die Kernachse stützt sich mit ihrer Kugel auf die Hohlachse nur im Mittelpunkt. Daher konnten bei Wankbewegungen der Lokomotive keine Gegenkräfte ausgelöst werden. Außerdem erfolgte die radiale Einstellung entsprechend der verschiedenen Entwicklungsstufen mehr oder weniger frei. Hagans hat bei seiner Konstruktion alle Vorteile einer gesteuerten Lenkachse mit ihren lauftechnischen Vorzügen und die der „Klien-Lindner-Hohlachse" verbunden. Er nannte sie „gekuppelte Bisselachse". Die Hohlachse lagerte bei Hagans in einem Bis-

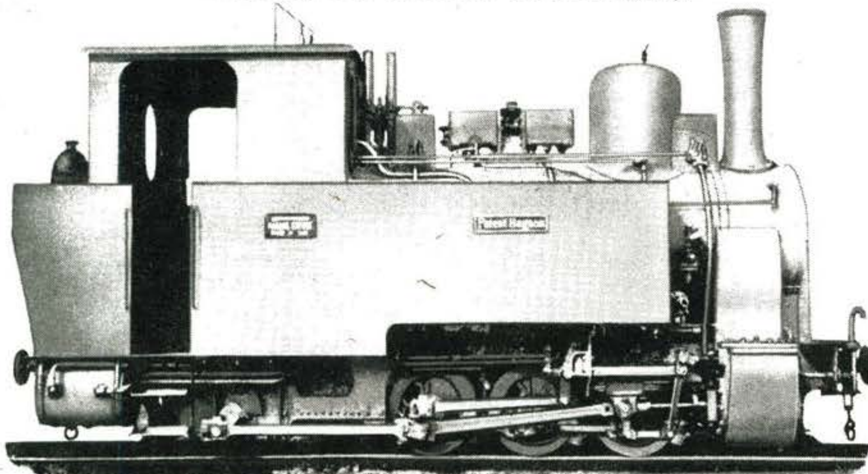


Bild 1 Lokomotive „Henneberg" der Tursebahn (Hagans 439/1900)

Bild 2 Anordnung der „gekuppelten Bisselachse" Bauart Hagans nach /3/

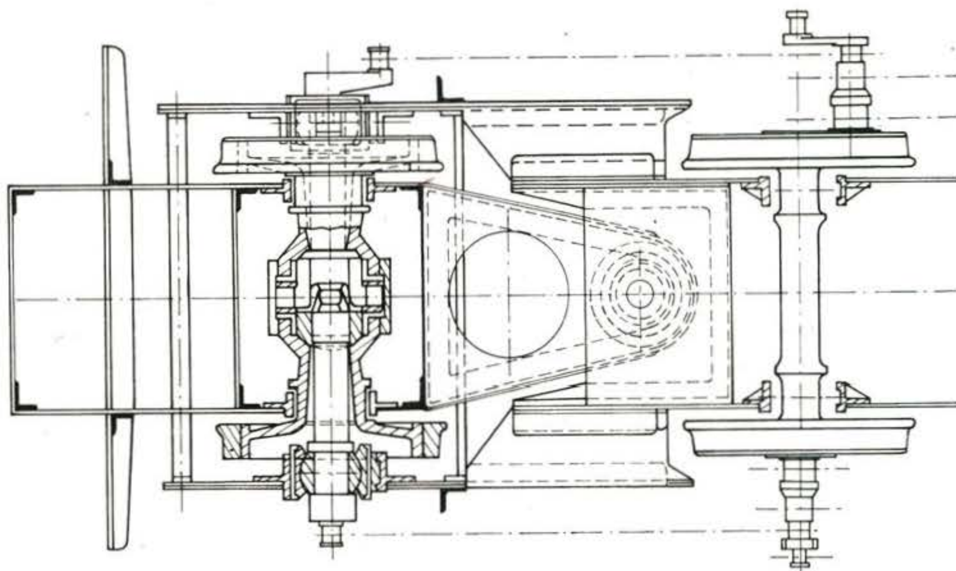
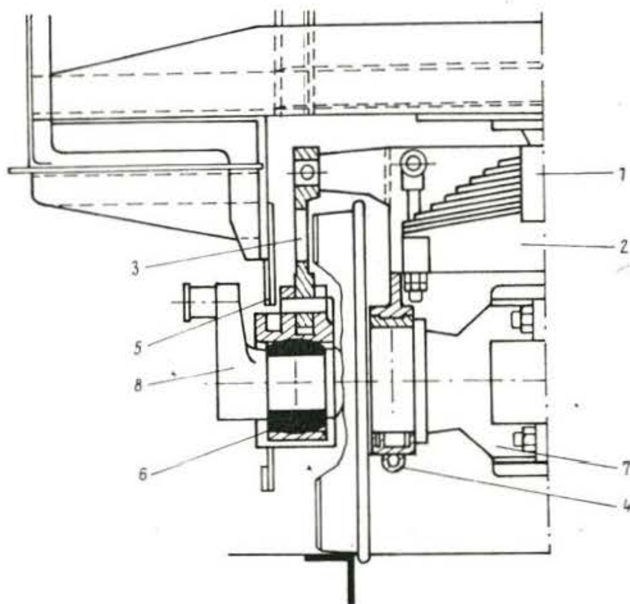


Bild 3 Anordnung der Federung

1 Querfeder mit Pendelaufhängung
2 Bisselgestell
3 Pendel zur Achslagerführung
4 Hohlachslager
5 Lokrahmen
6 Kurbelachslager mit runden Einsatzstücken
7 Hohlachse
8 Hall'sche Kurbel

nach /4/



selgestell, an dem auch die hintere Zug- und Stoßvorrichtung angebracht war (Abb. 2 u. 3). Die Achsfahrmasse wurde vom Rahmen des Bisselgestells (2) über Pendel an eine am Hauptrahmen (5) befestigte Querfeder (1) übertragen. Damit die Außenlager der Kurbelachse (6) mit denen der Hohlachse (4) auf gleicher Höhe gehalten wurden, waren sie ebenfalls über Pendel (3) mit dem Bisselgestell verbunden.

Die Außenlager der Kurbelachse mußten seitenverschiebbar im Lokomotivrahmen gelagert werden. Der Antrieb erfolgte über Hall'sche Kurbeln (8) und Kuppelstangen. Eine starre Kurbelachse ließ aber wegen der festen Kuppelstangenlänge lediglich eine Seitenverschiebung zu. Da sich der Mittelpunkt der Hohlachse beim Befahren eines Gleisbogens um den Zapfen des Bisselgestells auf einem Kreisbogen bewegte, hatte Hagans die Kurbelachse geteilt und in einem Kreuzgelenk vereinigt (Abb. 4). Für die im Bogen erfolgte Winkeleinstellung der beiden Kurbelachshälften hatten die Außenlager runde Einsatzstücke erhalten, die ein Schwenken der Halbachsen zuließen (6 u. Abb. 2). Um die dadurch gleichzeitig aufgetretene Winkelstellung der Kuppelzapfen zum kompensieren, sind die Lager der hinteren Kuppelstangen Spezialausführungen nach Patent Hagans. Sie konnten sich entsprechend der Zapfenlage einstellen und auch die Seitenverschiebung der Hall'schen Kurbeln zur Treibachse ausgleichen.

Die zweiteilige, in der Mitte verschraubte Hohlachse (9) bildete den Mitnehmerring für das Kreuzgelenk mit 4 um 90° versetzten Zapflagern (10), in die jeweils gegenüberliegend zwei Zapfen einer Gabel (11) eingriffen, die mit je einer Kurbelachshälfte (12) verbunden waren. Die beiden Kupplungsgabeln hatten an ihren Naben Kugelflächen (13), die wiederum an entsprechenden Kugelflächen der Hohlachse anlagen. Um eine ständige Berührung zu erreichen, ist zwischen beiden Kurbelachshälften in gehärteten Pfannen eine Stahlkugel (14) gelegt worden. Dadurch konnten die Kurbelachshälften um die Stahlkugel als gedachten Mittelpunkt ausschwenken.

Die Radialstellung der Hohlachse erfolgte also durch Drehung der Hohlachse um den Drehpunkt des Bisselgestells und Seitenverschiebung der geteilten Kurbelachse in den Gleitbacken des Hauptrahmens. Letztere nahm dabei eine Winkelstellung ein, da beide Außenlager auf einer Linie blieben, aber der Mittelpunkt des Kreuzgelenkes nach vorne wanderte. Die Lokomotive war mit dieser Konstruktion in der Lage, Gleisbögen mit 40 m Halbmesser anstandslos zu befahren.

Hagans hat in der Zeit von 1900—1913 insgesamt 19 Lokomotiven mit dieser Achskonstruktion gebaut. Die erste Maschine und gleichzeitig einzige in 750 mm-Spurweite war die „Henneberg". Für die damilige Jarotschiner Kreisbahn (heute VR Polen) wurden 1901 drei Lokomotiven in 600 mm-Spurweite geliefert. Die übrigen Maschinen erhielten die Spurweite von 1000 mm. Bis auf einen Dreikuppler der Plettenberger Straßenbahn waren alle Lokomotiven in der Achsfolge D ausgeführt worden. Die ehemaligen Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen beschafften 13 als Gattung „T 37" bezeichnete Lokomotiven. Die verbliebene „T 35" der preußischen Staatsbahn (FN 458 „Erfurt 1606") für die Feldabahn ist vielleicht die bekannteste, wenn auch einzige in dieser Ausführung gebaute Lokomotive geblieben.

Abschließend muß noch bemerkt werden, daß es zwischen Zeichnung und Werkfoto einige Differenzen gibt, die darauf schließen lassen, daß es sich bei der Zeichnung um eine sogenannte „Angebotszeichnung" handelte, die dann noch den Wünschen des Auftraggebers entsprechend vor der Ausführung modifiziert wurde. Offensichtlich wurde die

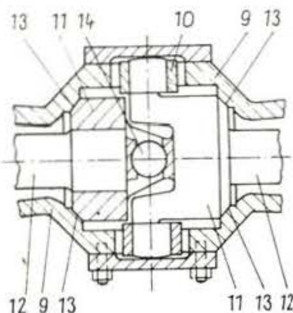


Bild 4 Kreuzgelenke der Hohlachse

9 Hohlachshälften
10 Zapflager
11 Gabel mit Zapfen
12 Kurbelachshälften
13 Kugelflächen
14 Stahlkugel

nach /3/

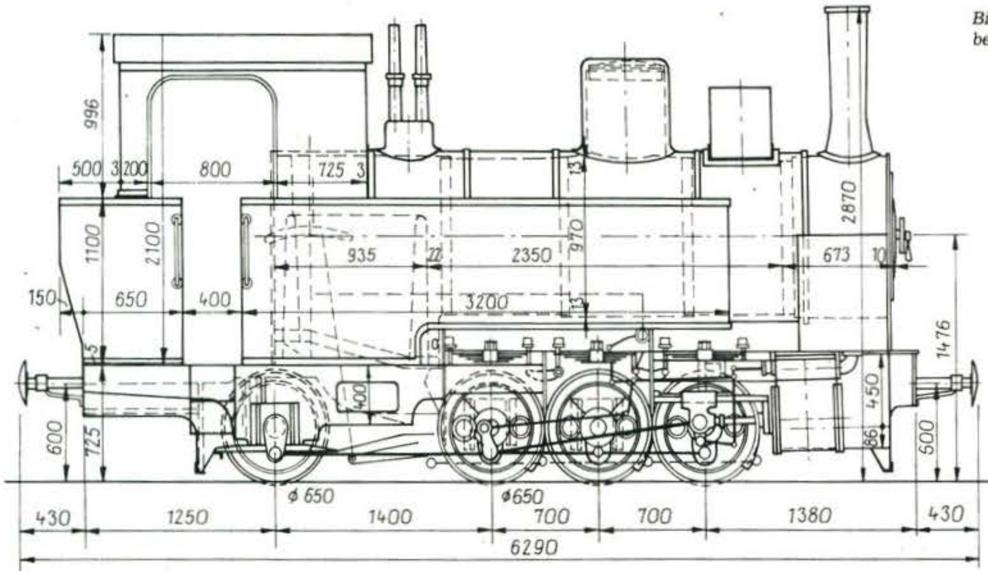


Bild 5 Lokomotive „Henneberg" der Trusebahn nach /3/

Technische Daten

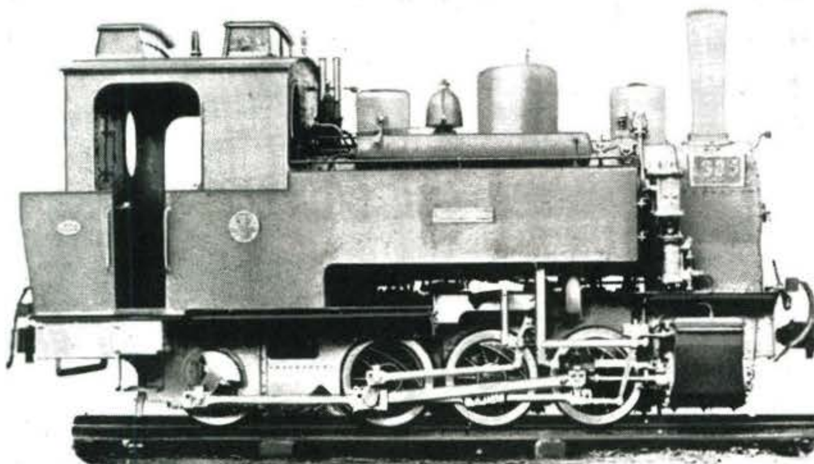
Spurweite	750 mm
Fa.-Nr./Baujahr	439/1900
Bauart	Dn2t
Zyl.-Ø	300 mm
Kolbenhub	300 mm
Treib- u. Kuppelrad-Ø	650 mm
fester Achsstand	1400 mm
Gesamtachsstand	2800 mm
Länge über Puffer	6290 mm
Steuerung	Ha
Kesselüberdruck	12 kp/cm²
Heizfläche	40 m²
Rostfläche	0,8 m²
Lokdienstlast	21,5 t
minimaler R	40 m

Lokomotive mit einer Bremsanlage ausgerüstet. Auf dem Kessel ist eine Pumpe angeordnet, die zur Verschiebung des Domes und der Sandkästen geführt hat. Rechts, unterhalb des Führerhauses, ist ein Druckbehälter zu sehen. Bei der Pumpe handelt es sich um eine Luftpumpe „Bauart Schleifer", so daß anzunehmen ist, daß die Lokomotive mit der Schleiferbremse ausgerüstet wurde. Diese Ausrüstung ist für eine Schmalspurlokomotive ungewöhnlich, da auf Schmalspurbahnen Saugluftbremsen üblich waren und zum Teil noch sind. Bei der Schleiferbremse handelt es sich um eine einlösige Druckluftbremse, die etwa der der Bauart „Knorr" entspricht, sich aber nicht durchgesetzt hat, da sie im Zusammenspiel mit Bremsen der Bauarten „Westinghouse" und „Knorr" Anlaß zu Bremsstörungen gegeben hat. Die Steuerventile waren mit einer Einrichtung versehen, die es ermöglichte, mit der Bremswirkung am Schluß des Zuges zu beginnen und den Zug beim Bremsen zu strecken. Dazu mußte die Zuglänge in 2 Stellungen eingestellt werden („bis 35 Achsen" und „mehr als 35 Achsen"). Die Rollböcke der Trusebahn waren werkseitig mit der Gewichtsbremse ausgerüstet, die dafür erforderlichen Umlenkrollen sind an der Lok aber nicht vorhanden, so daß die Frage der Bremstechnik mit dem Zug ungeklärt bleibt. Vielleicht kann hier ein Leser mit genaueren Informationen weiterhelfen.

Quellenangabe

/1/ Hagans-Katalog
/2/ Hagans-Lieferliste
/3/ Die Eisenbahntechnik der Gegenwart Bd. IV Kreidels Verlag 1909
/4/ Bauer, Stürzer: „Berechnung und Konstruktion für Dampflokomotiven" Kreidels Verlag 1911
/5/ Sammlung des Verfassers

4/4 gekuppelte Curven-Locomotive:
mit gekuppelter Bisselachse (Patent Hagans).



Nr. 458.

Locomotivfabrik Hagans in Erfurt (Deutschland).
Vom Verein der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen erhielt das Locomotivsystem Hagans den
I. Preis von 7500 Mark.

Bild 6 Lokomotive der Feldabahn (Hagans 458/1902), Spurweite 1000 mm, DRG-Nr. 99 141

Fotos und Zeichnungen: Sammlung N. Günzl, Berlin

HASSO MAHRHOLZ (DMV),
Ilsenburg

Über eine Rarität auf der ehemaligen NWE



Fast ausschließlich wird heute das Bild unserer Eisenbahn durch moderne Traktionsarten bestimmt. Nur noch selten sieht man qualmende Loks den Berg hinauf stampfen. Auch auf der Harzquerbahn bestimmt die Dampftraktion den Betriebsablauf.
Interessant dürfte aber für den Eisenbahnfreund die Tatsache sein, daß die „Stollberg-Hütte" Ilsenburg in den Jahren 1927—1931 dieselbetriebene Verschiebeloks und Lokkräne in allen Spurweiten herstellte. So lag es nahe, daß sich auch die nur wenige Kilometer von Ilsenburg entfernte Direktion der früheren Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn (NWE) mit der Einführung des Dieselbetriebes beschäftigte, wenn auch zunächst nur probeweise.
Ein interessanter Versuch wurde im Jahre 1927 mit einer in Ilsenburg gebauten Diesellok auf der Steilstrecke unternommen. Das Bild zeigt die Lok auf einer Probefahrt zwischen den Bahnhöfen Steinerne Renne und Drei Annen Hohne. Diese Fahrt wurde ein voller Erfolg und verlief zur Zufriedenheit des Herstellers. Danach fanden noch weitere Versuche unter höherer Belastung auf der Brockenbahn statt.
Auf der NWE kam die Lok jedoch planmäßig nicht zum Einsatz. Das Fahrzeug kaufte für 15920 Mark eine Nürnberger Firma. Bekanntlich wurde erst im Jahre 1936 durch die Indienststellung des „T 1" der planmäßige Einsatz eines Dieseltriebwagens aufgenommen.
Foto: Sammlung H. Mahrholz, Ilsenburg

AXEL SCHLEUKIRCH, Neukirch

Zur Alterung von Modellbahnwagen

Auf relativ vielen Modellbahnanlagen fällt eine geradezu bunte Vielfalt des Wagenparks auf. Dazu kommt natürlich noch, daß jedes Fahrzeug wie neu aussieht.
Nun soll aber eine echte Modelleisenbahn nicht die Darstellung von irgendwelchen Wunschbildern sein, sondern der Realität möglichst nahe kommen.
Wer sich aufmerksam den Betrieb beim Vorbild betrachtet, wird selten den schönen blauen Kesselwagen oder den knallgelben „Bananenwagen" vorfinden. Es herrschen hier doch im allgemeinen ziemlich einheitliche Farbtöne vor, und den Wagen ist die meist schon längere Betriebsdauer anzusehen.
Es sollen nun einige Beispiele angeführt werden:

Reisezugwagen

Hier machen sich vor allem die zu „neu" wirkenden Grautöne, besonders des Daches, bemerkbar.
Abhilfe schafft das Einreiben der entsprechenden Flächen mit Abrieb von Fallbleistiftminen. Dabei kann je nach Bedarf die „Verschmutzung" variiert werden. Bei älteren Fahrzeugtypen (z. B. auch 3-achsigen Rekowagen) empfielt sich eine farbliche Nachbehandlung von kleineren Flächen der Seitenwand, um eine Ausbesserung von Lackschäden anzudeuten.

Gedeckte Güterwagen

Kühlwagen werden ebenso wie die Reisezugwagen behandelt. Dabei ist zu beachten, daß auch kleinste Ritzen mit gedunkelt werden müssen.
Bei sonstigen G-Wagen hat sich folgende Methode bewährt: Nachdem man noch vorhandene hellgraue Dächer mit Plakatfarbe oder Nitrolack (mit Staubzuckerzusatz zur Erzeugung einer matten Oberfläche) behandelt hat, werden die Seitenwände vorsichtig durch Auftragen von Nitro-Verdünnung mit einem kleinen Pinsel bearbeitet. Es ergibt sich eine verblüffende Wirkung. Selbstverständlich müssen die beschrifteten Flächen davon unberührt bleiben, es sei denn, man hat die Möglichkeit einer Neubeschriftung. Ansonsten ist bei diesen Gebieten evtl. noch ein Zerstäuben von Verdünnung möglich.

Offene Güterwagen

Die Behandlung der Stirn- und Seitenwände erfolgt analog den G-Wagen. Sämtliche noch vorhandenen hellen inneren Flächen müssen dunkel eingefärbt werden. Es eignet sich hier eine Schmutzfärbung braun bis schwarz. Einen vorbildnahen Eindruck ergibt auch das Anbringen von leichten „Beschädigungen", z. B. verbogene Tritte und Bühnengeländer. Manchmal wirkt auch eine ausgebeulte Seitenwand. Jedoch sollten solche Detaillierungsarbeiten in Grenzen bleiben. Interessant wäre es aber bestimmt, mal einen Schadwagen „herzustellen", z. B. mit durchbrochener Stirnwand infolge einer Ladegutverrutschung.

Wagen für Schüttgüter

Zementbehälterwagen, Klappdeckelwagen färbt man am besten durch Aufspritzen von geleimter Wandfarbe ein. Läßt man nach jedem Spitzvorgang die Farbe trocknen, entsteht ein gleichmäßiger Überzug, ansonsten kommt es zu Materialanhäufungen, die aber ggf. auch erwünscht sind. Bei den Selbstentladewagen mit Kohle als Ladegut sind grundsätzlich die Bühnen ebenfalls mit Kohlestückchen und Staub zu dekorieren. Dazu habe ich eine ausgediente Hand-Kaffeemühle verwendet, in der kleine Brikettstückchen gemahlen wurden.

Kesselwagen

Von der Einfüllstelle am Kesselscheitel aus werden heruntergelaufene Flüssigkeitsreste angedeutet. Dafür eignet sich Plakatfarbe besonders gut. Die schmutziggraue bzw. schwarze Farbbehandlung ganzer Wagen ist ebenfalls möglich.
Es schadet jedoch keinesfalls, einige Wagen im Zugverband als „Raw-frisch" bzw. „neu" laufen zu lassen, das lockert die vorhandene Eintönigkeit noch etwas auf.

ACHIM DELANG (DMV), Berlin

Meine Erfahrungen beim Bau von Modellfahrzeugen großer Spurweiten (Teil I)

Vorbemerkungen

Der Wunsch, eine richtige große Modell-Lokomotive zu besitzen, bestand schon seit meiner Kindheit. Damals konnte er wegen finanzieller Unerschwinglichkeit nicht erfüllt werden. Obwohl die DDR-Produktion von Modelleisenbahnen der kleinen Spurweiten in den letzten 25 Jahren zwar den Wunsch nach einer eigenen Modelleisenbahn zur Wirklichkeit werden ließ, war der Traum nach einer richtigen „Großen" noch immer vorhanden.

Vielen Lesern unserer Zeitschrift wird noch in Erinnerung sein, daß ich schon einmal im Heft 5/66 eine Reihe historischer Modell-Spielzeugeisenbahnen vorstellte. Diese aus Gelegenheitskäufen stammenden Modellspielzeug-Loks befriedigten mich in ihrer ursprünglichen Form nur kurze Zeit. So wurden alsbald Versuche unternommen, diese durch Frisuren dem Vorbild anzugleichen bzw. nur unter Verwendung der Triebwerke dieser Spielzeugloks Modellfahrzeuge zu erstellen.

Trotz größten Bemühens entstanden immer nur Kompromißlösungen, ganz abgesehen von den bösen Worten, die mir ernsthafte Sammler von historischem Spielzeug an den Kopf warfen.

Inspiriert durch meinen, leider zu früh verstorbenen, Modellbahnfreund Paul Sperling, der zahlreiche hervorragende Modellfahrzeuge in der Nenngröße 0 geschaffen hat sowie das Erscheinen der Spurweite II_m (Maßstab 1:22,5), ließ in mir den Wunsch wach werden, Schmalspurfahrzeuge in diesem Maßstab zu bauen.

Mehrfach kam mir bei Exkursionen auf nun inzwischen eingestellten Schmalspurstrecken, wie z. B. der Prignitzer Schmalspurbahn oder der ehemaligen Mecklenburg-Pommerschen-Schmalspurbahn (MPSB) der Gedanke, einige dort eingesetzte Dampfrösser nachzubauen.

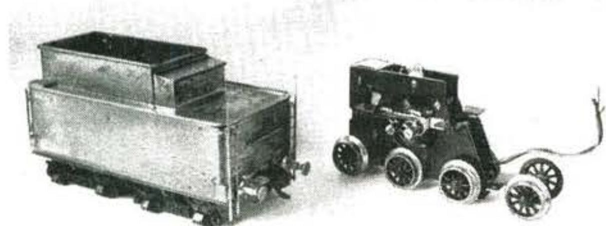


Bild 1 Der umgebaute Märklin-Antrieb der Bayrischen S 2/6 wurde im Tender untergebracht

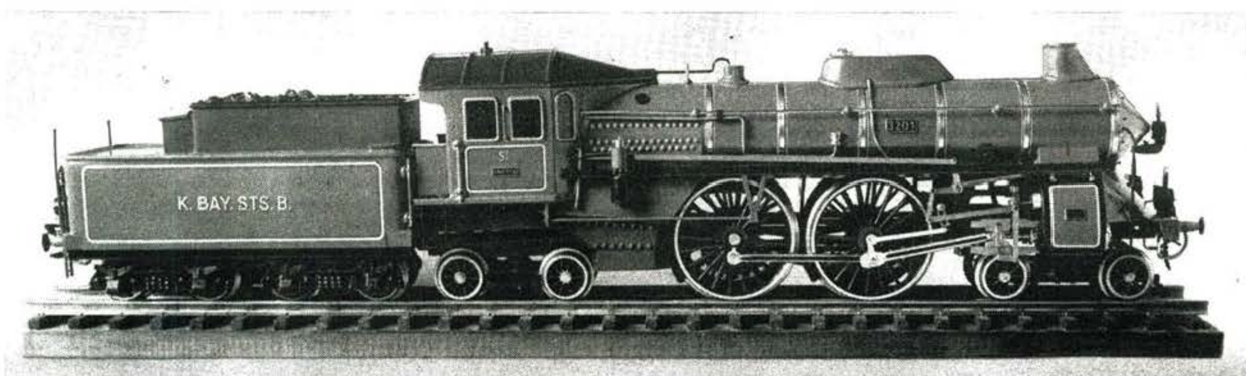
Bild 2 Bayrische S 2/6 Schnellfahrlokomotive in der Nenngröße I, Frisur aus einer Spielzeuglok von Bing

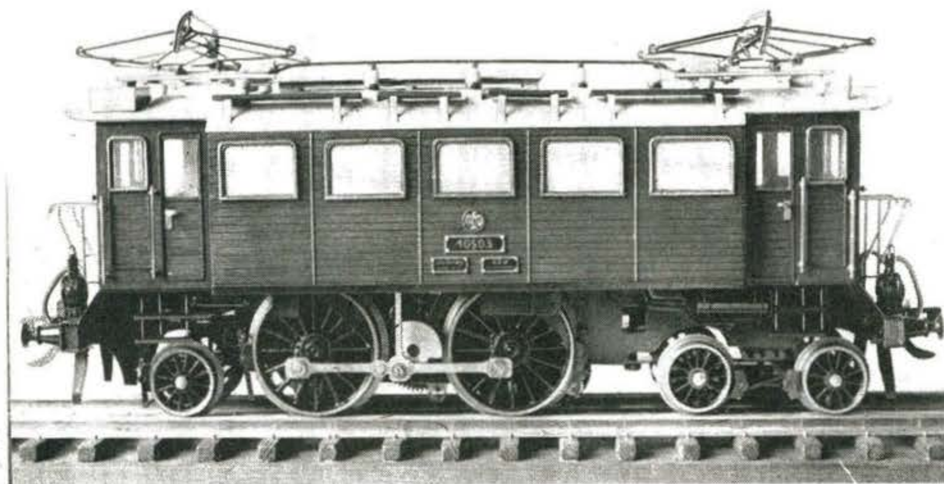
Vorbereitungen für den Bau

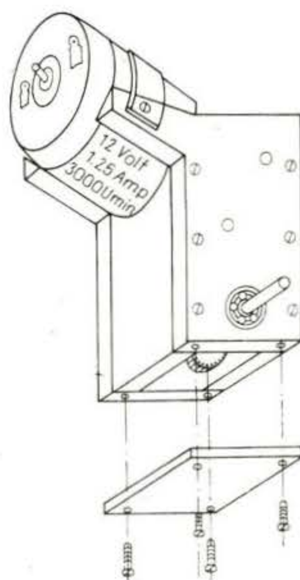
Als erstes stöberte ich meine umfangreiche Fotosammlung und Modellbahnliteratur nach Aufnahmen und Zeichnungen mir besonders liebgewordener Lokomotiven und Wagen dieses Genres durch.

Meine langjährigen Erfahrungen im Modellbau kamen mir für die Entwicklung einer zweckmäßigen Technologie, die auch nach längerem Einsatz der Fahrzeuge eine leichte Wartung des Antriebs und der Steuerung ermöglicht, sehr zugute. Denn es genügt nicht nur, schöne Bilder und Zeichnungen von einem Fahrzeug zu haben und dann drauflos zu bauen. Außerdem gilt es, ständig zu berücksichtigen, in welcher Weise der Antrieb in den Rahmen montiert und das Lokgehäuse auf die gesamte Rahmengruppe aufgesetzt wird. Somit muß bei einem Defekt am Antrieb oder bei Wartungsarbeiten am E-Motor nicht die halbe Lok in ihre Einzelteile zerlegt werden.

Derartige Überlegungen sollten grundsätzlich vor jeglichem Baubeginn angestellt werden. Zweckentsprechende Ratschläge kann man sich auf jeden Fall aus den zahlreichen Veröffentlichungen von Bauanleitungen in unserer Fachzeitschrift, aus dem Band 7 der kleinen Modellbahnreihe des transpress-Verlages sowie weiterer einschlägiger Fachliteratur entnehmen. An dieser Stelle muß ich auch einmal offen gestehen, daß ich bisher noch nie einen kompletten Zeichnungssatz aller Einzelteile einer Lok oder eines Wagens angefertigt habe. Gut detaillierte Übersichtszeichnungen mit 4 bzw. 5 Ansichten im Baumaßstab (Seitenansichten links u. rechts, Vorder- u. Rückansicht, Draufsicht) haben immer ausgereicht. Lediglich für die Fertigung komplizierter Teile sowie zur Konstruktion des Getriebes habe ich einzelne Detailzeichnungen angefertigt. Viel wichtiger als eine noch so genaue Zeichnung sind Detailfotos des entsprechenden Vorbilds. Beim Bau von Modellfahrzeugen in den größeren Spurweiten ist auch zu bedenken, daß alle Einzelteile (außer Antriebsmotor und Getriebeteile) im Eigenbau angefertigt werden müssen, selbst die Räder. Auch wenn es teilweise noch Räder aus alten Spielzeugbeständen gibt oder Firmen im Ausland Räder in etwa dieser Größe herstellen, so sind meistens nicht die des auserwählten Vorbilds dabei. Greift man auf derartige Räder zurück, gibt es zwei Möglichkeiten: Entweder einen Kompromiß hinsichtlich Durchmesser und Speichenanzahl







einzugehen oder eine Frisur vorzunehmen. Das kann unter Umständen so zeitaufwendig werden, daß der reine Selbstbau einen geringeren Aufwand erfordert.
Die Konstruktion des Antriebs bedarf einer gesonderten Überlegung. Gegenüber Modellfahrzeugen kleinerer Nenngrößen werden hierbei wesentlich größere Kräfte wirksam. Besonders hoch ist die Bremslast beim Abbremsen der Fahrzeuge. Deshalb wird von der Anwendung eines Schneckengetriebes mit selbsthemmender Schnecke abgeraten. Das zeigte sich sehr deutlich beim Ausstellungsbetrieb unseres Freundes Paul Sperling, dessen 0-Fahrzeuge ausschließlich mit Schneckengetrieben ausgerüstet waren. Nahezu sämtliche im Einsatz gewesenen Fahrzeuge erlitten einen Getriebeschaden. Dagegen sind mir Veröffentlichungen bekannt, in denen über Fahrzeuge in der Nenngröße I berichtet wird, die mehrere tausend Kilometer liefen, ohne daß die geringsten Getriebeschäden auftraten. Allerdings waren sämtliche dieser Lokomotiven mit Stirnradgetriebe ausgerüstet. Daraus ist unschwer eine wichtige Schlußfolgerung abzuleiten: Stirnrad-, Kegelrad- u. Schneckenradgetrieben mit nichtselbsthemmender Schnecke sind stets Vorrang zu geben. Eine Möglichkeit der Anwendung von Schneckengetrieben mit selbsthemmender Schnecke besteht darin, eine Kupplung zwischenzuschalten, die beim Abbremsen eine Überlastung der Getrieberäder abfängt. Die dabei entstehende Geräuschentwicklung wirkt sich bei Modell-Dieselloks sogar vorteilhaft aus. Eigene Versuche mit einer Fliehkraftkupplung brachten sehr zufriedenstellende Ergebnisse.
Die Unterbringung technischer Raffinessen in Fahrzeugen dieser Baugröße bereitet naturgemäß weniger Schwierigkeiten.

Bau des Fahrgestelles mit Antrieb

Bevor man mit dem Bau des Fahrgestelles beginnt, sollte noch eine wichtige Entscheidung getroffen werden, die für den Bau von Schlepptenderlokomotiven von Bedeutung ist: Soll der Antrieb im Tender oder in der Lok untergebracht werden?
Meine persönlichen Erfahrungen sind hinsichtlich des Tenderantriebes folgende:

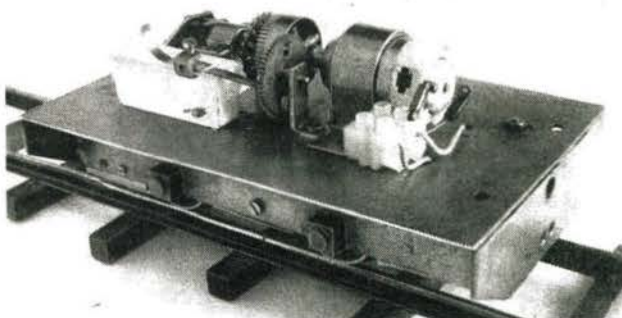
Vorteile: — Die Lok kann im Rahmen und Fahrgestell filigranartiger gebaut werden, da Antriebszahnräder den Rahmendurchblick nicht beeinträchtigen,
— Federung der Achsen wird durch Unterbringung der Antriebszahnräder nicht behindert bzw. kompliziert nicht weiter die Ausführung,
— die Steuerung bei Dampflokomotiven kann mit größeren Toleranzen ausgeführt werden,
— Unterbringung der Antriebsmotore im Tender gestaltet sich unterhaltungsfreundlicher (weniger Aufwand beim Auswechseln von defekten Teilen)

Bild 3 *Die Preußische ES 3 entstand unter Verwendung eines umgebauten Märklin-Triebwerkes in der Nenngröße I*

Bild 4 *Darstellung des Getriebeblockes vom „Dieseltraktor" (vgl. Heft 5/81, S. 149) mit abnehmbarer Bodenplatte zur Erneuerung des Schmiermittels*

Bild 5 *Antrieb mit Fliehkraftentkuppler und Dieselmotorengeräusch-Erzeuger*

Fotos und Zeichnung: A. Delang, Berlin



Nachteile: — Zweiachsige Tender (besonders bei Schmalspurloks) haben einen kurzen Achsstand, Stromaufnahme nur durch Tenderräder nicht ausreichend, Lokräder müssen zur Stromaufnahme herangezogen werden, zwischen Tender und Lok muß eine kurzschlußsichere stromleitende Kupplung angebracht werden,
— der Tender muß mit viel Ballast beschwert werden, damit die nötige Zugkraft erreicht wird,
— Triebtender verursachen ein leichtes Schlingern der Lok, besonders bei Gleiserweiterungen.

Beim Bau meiner Fahrzeuge habe ich beide Versionen angewendet. Werden die angeführten Erscheinungen berücksichtigt, kann z. B. durch entsprechende Zugbildung die geringere Zugleistung einer Maschine kompensiert werden. Ein wesentlicher Faktor für den Freilandbetrieb ist die gründliche Kapselung der Antriebe gegen eindringenden Sand oder Feuchtigkeit. Alle von mir angefertigten Getriebe sind in einem vollkommen geschlossenen Getriebegehäuse untergebracht, das mit einem verhältnismäßig flüssigen Getriebefett (Getriebefett für Pkw IFA F 8) gefüllt ist. Diesem Fett habe ich Spuren von Molybdänsulfit beigegeben, wodurch die Gleitfähigkeit an den Flanken der Zahnräder noch verbessert wird. Selbst nach 8 Jahren Betriebseinsatz weisen die Getriebe noch keine Verharzungen bzw. Schwergängigkeiten auf. Durch Abnehmen der Grundplatte des Getriebes kann es ohne weitere Demontage mit Benzin ausgewachsen und mit neuem Fett gefüllt werden (siehe Zeichnung).

Wird fortgesetzt

Aufbau und Funktionsweise der neuen TT-Kupplung

Anmerkung der Redaktion

Aufgrund unserer Veröffentlichung über die neuen TT-Kupplungen im Heft 5/81 unter der Rubrik „Der Kontakt" erhielten wir zahlreiche Zuschriften. Im folgenden Beitrag äußert der Hersteller dieser Kupplungen, der VEB Berliner TT-Bahnen, einige Gedanken, die wir mit weiteren Erfahrungen unserer Leser auf den Seiten 243 und 244 ergänzt haben.

Die Qualität heutiger Modelleisenbahn-Erzeugnisse wird neben einer hohen Modelltreue vor allem durch die funktionstechnischen Parameter bestimmt, wozu auch die Gestaltung und Funktionsweise der Kupplung zählt. Die bisher bei allen TT-Fahrzeugen des VEB Berliner TT-Bahnen eingesetzte Kupplung, Art.-Nr. 21 002 bzw. 21 005, erfüllte diese Anforderungen nicht mehr. Eine entsprechend neue Kupplung wird produktionsseitig vom VEB Berliner TT-Bahnen seit 1979 eingesetzt (bei den Modellen EBM 2311, 2312, 2313, 2321, 2322 seit 1980). Sowohl in- als auch ausländische Testberichte bestätigen den hohen Gebrauchswert dieser neuen Kupplung.

Die Spezifik der vorhandenen Modelle erforderte die Entwicklung von drei verschiedenen Kupplungsausführungen, die sich lediglich in der Gestaltung des Schafts unterscheiden (Bild 3).

Die einzelnen Kupplungsvarianten sind dabei bei folgenden Modellen zu verwenden:

Kupplung (Art.-Nr.)	eingesetzt im Modell (Art.-Nr.)
Steckkupplung 21 018	2311, 2312, 2313, 2321, 2322
Langschaft 21 017	2410, 2620, 2621, 2622, 5110, 5310, 5311, 5312
Kurzschaft 21 016	bei allen übrigen Artikeln

Die prinzipielle Umkehrung in der Ausführung der Funktionselemente — bei der alten Kupplung fester Haken, beweglicher Bügel, bei der neuen Kupplung fester Schaft, beweglicher Haken im Bügel — führt dazu, daß die alte und die neue Kupplung nur bedingt miteinander kuppelbar sind. Provisorische Abhilfe kann dadurch erfolgen, daß man den Haken der alten Kupplung etwas stärker nach oben biegt. Zweckmäßiger ist es jedoch, die alten Kupplungen durch neue auszutauschen. Bei Ausführung der Kupplung an der Stirnseite der BR 35 (Art.-Nr. 2110) mußte, um den Aufwand an konstruktiven Änderungen bei Einführung der neuen Kupplung gering zu halten, ein Kompromiß geschlossen werden. Da sowohl im Vorläufer als auch in der Pufferbohle ohne umfangreiche konstruktive Änderungen die neue Kupplung nicht einsetzbar ist, wurde im Interesse der Sicherung der Überleitung von neuen Erzeugnissen der alte Kupplungshaken beibehalten.

Das von Herrn F. Weber aufgeworfene Problem des Austausches der alten Kupplung gegen die neue soll nun abschließend behandelt werden:

Bei allen Artikeln, die nicht über die standardisierte Kupplungsaufhängung (Bild 4) verfügen, kann die neue Kupplung nicht eingesetzt werden, wobei eine Ausnahme die Artikel EBM 2311, 2312, 2313, 2321, 2322 bilden, für die eine spezielle Kupplungsvariante (Bild 3) entwickelt wurde.

Bei den Modellen mit standardisierter Kupplungsaufnahme wird wie folgt verfahren:

1. Das Modell wird auf den Kopf gelegt.
2. Mit Hilfe eines kleinen Schraubendrehers wird die Kupplungsfeder, die über den Kupplungsschaft herausragt, bis zum Anschlag nach links gedrückt und die alte Kupplung nach vorn herausgezogen.
3. Die neue Kupplung wird in die Kupplungsaufnahme so

Bild 1

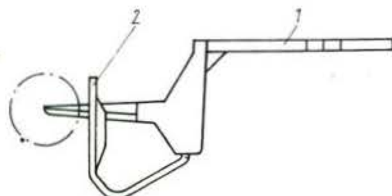


Bild 2

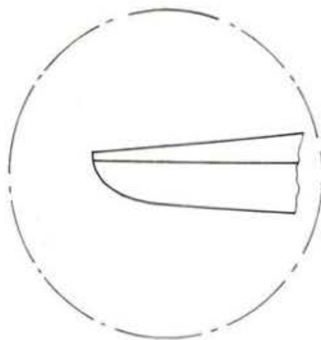
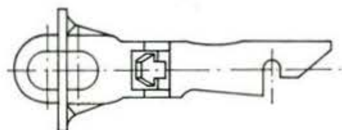
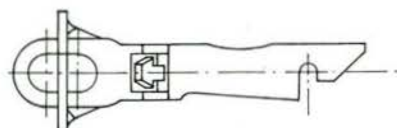


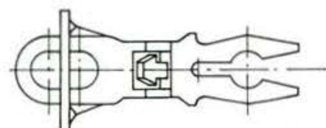
Bild 3



Kurzschaftkupplung Art.-Nr. 21 016



Langschaftkupplung Art.-Nr. 21017



Steckkupplung Art.-Nr. 21018

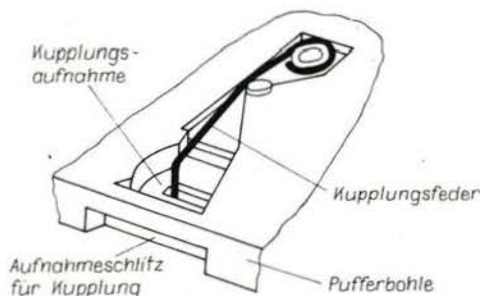


Bild 4

eingeführt, daß die Kupplungsfelder in den Schlitz des Schaftes einrastet.

Bei den Modellen EBM 2311, 2312, 2313, 2321, 2322 ist es erforderlich, daß zur Aufnahme der Kupplung die jeweiligen Verschlußteile der Drehgestelle gegen neue Verkleidungen ausgewechselt werden, die eine Aufnahme für die speziellen Kupplungen haben. Dabei wird die Auswechslung wie folgt durchgeführt:

1. Die Schrauben auf der Unterseite der Drehgestelle werden gelöst, die alte Verkleidung wird abgenommen.
2. Die neue Verkleidung wird analog aufgeschraubt.
3. Die Kupplung wird in den Schlitz der Pufferbohle eingeführt, bis sie am Mittelzapfen einrastet.

Nach der Montage der Kupplung überprüft man, ob sich der Bügel im Schaft leicht bewegt, was für eine sichere Funktion erforderlich ist. Andernfalls ist durch mehrmaliges Bewegen des Bügels die Leichtgängigkeit herzustellen.
Alle Kupplungsvarianten sowie die Drehgestellverkleidungen werden als Ersatzteile in den einschlägigen Fachgeschäften geführt.

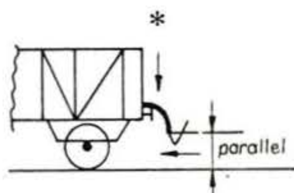
VEB Berliner TT-Bahnen — Betrieb des VEB Kombinat Spielwaren Sonneberg

Basteleien · Tips · Wissenswertes

Nur wenige Handgriffe

Besonders auf Gefälleabschnitten und in Gleisbögen neigen gestaute Züge durch Halt ode Bremsen zum Entkuppeln. Nach meinen Erfahrungen müssen folgende Bedingungen eingehalten werden:

Abb. 1



Zu Abb. 1: Hier muß bei in Pfeilrichtung belasteter Kupplung unbedingt Parallelität zwischen Schienenoberkante und Kupplungsöse garantiert werden. Notfalls kann das Kupplungsende etwas höher liegen.

Abb. 2



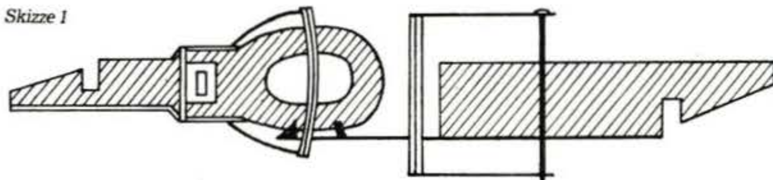
Zu Abb. 2: Öse und Bügel müssen einen rechten Winkel geben (notfalls > 90°).
Nun aber zu den erforderlichen Handgriffen:
Die Kupplung wird an dem mit * gekennzeichneten mittels Lötkolben nach oben gebogen. Dann kann der Bügel vorsichtig zusammengedrückt werden.

J. Gross, Auerbach

Einsatz der Kupplungen untereinander

Beide Systeme müssen in jedem Fall mit der Hand gekuppelt werden. Schiebt man die Fahrzeuge gegeneinander, so rastet der Haken des alten Systems in die Öse der neuen Kupplung.
Schiebt man aber den Haken evtl. mit Hilfe eines kleinen Schraubendrehers seitlich an der Öse vorbei unter den Kupplungsbügel, so entsteht eine ausreichende, sichere Verbindung (s. Skizze 1). Voraussetzung ist jedoch, daß das alte Kupplungssystem genau waagerecht oder leicht nach oben justiert ist. Das mögliche Entkuppeln während der Fahrt tritt dann nicht häufiger auf, als man es bisher gewohnt war.

Skizze 1

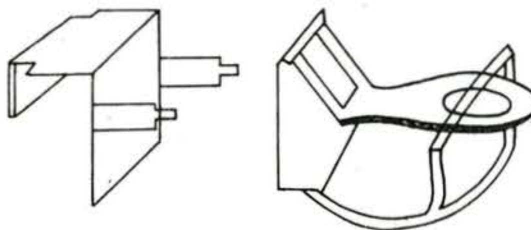


Anbau an ältere TT-Modelle

Benötigt werden ein kleiner Seitenschneider und eine schmale Flach- oder Spitzzange. Wer ganz sauber arbeiten möchte, braucht noch eine Feile zum Glätten der Schnittkanten und etwas dünne, schwarze Farbe. Der Kupplungsbügel des älteren Systems ist überflüssig. Der Hakenschenkel wird genu im Knickwinkel abgekniffen. Selbiges geschieht mit dem Schenkel der neuen Kupplung, der zur Fahrzeughalterung führt (s. Skizze 2).
Nun werden die beiden der zu den Puffern zeigenden Haltenasen vom alten System nach vorn gebogen, die neue Kupplung dazwischen gelegt und dann vorsichtig, aber genau oberhalb des Ösenschenkels zusammengebogen. Ein Justieren der umgebauten Kupplung schließt die Arbeit ab.

G. Gorges, Erfurt

Skizze 2



Kupplungswechsel schnell und einfach

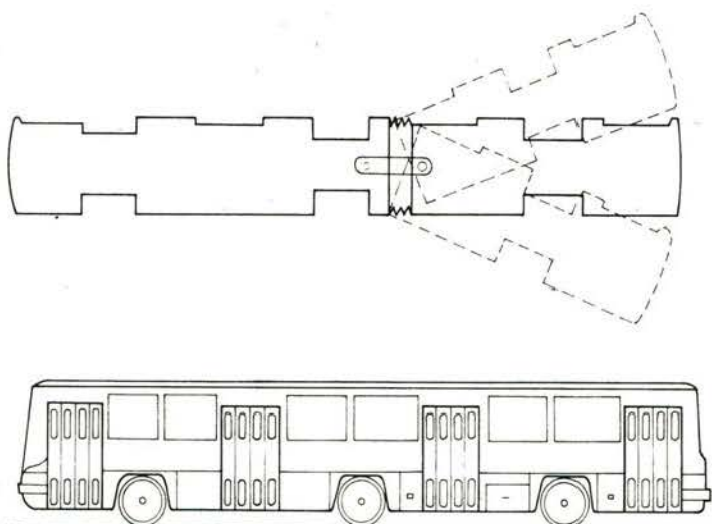
Zum Auswechseln der TT-Kupplungen geben wir folgende Hinweise:
1. Fahrzeuge, bei denen die Kupplungen auswechselbar sind, erhalten nur an einer Stirnseite Kupplungen und verkehren als „Kuppelwagen".
2. Alte Kupplungen werden entfernt und neue Kupplungen nach eventueller Kürzung des Kupplungsschaftes in die vorgesehenen Öffnungen eingeklebt.
3. Speziell für die BR 35 sollte man
   — die alte Kupplung vom Vorläufer abschneiden und
   — die Kürzung des Schaftes der neuen Kupplung vornehmen
   — Einkleben der neuen Kupplung in den Schlitz der Pufferbohle.

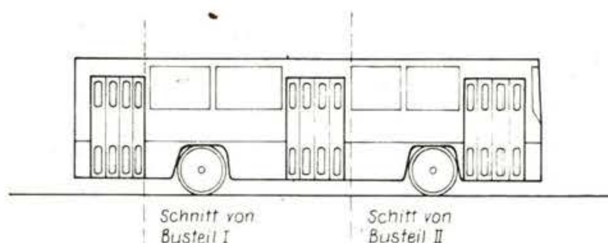
M. u. J. Dreyse, Strausberg

Haftringe aus Cenusil

Als Besitzer einiger Modelltriebfahrzeuge der Nenngröße H0 bereitete mir die Beschaffung von Haftringen Probleme. Nachdem mir zufällig ausgehärtetes Cenusil in die Hände kam und von mir zerrissen wurde, entstanden erste Gedanken zur Selbstherstellung. Nach vielen Versuchen wurden die günstigsten Abmessungen festgestellt und die Br 130 mit den neuen Haftringen getestet. Dazu wurde das Standardschienenmaterial von PIKO verwendet. Das Versuchsgleis wies an 12 Stellen Höhenunterschiede an den Stößen auf.
Ohne Schäden festzustellen, hat die BR 130 bisher 90 Fahrstunden mit den Haftreifen absolviert. Die Herstellung dieser Haftringe ist einfach und nicht sehr zeitaufwendig.
Man benötigt dazu einen dementsprechenden Rundstahl mit einer Nut von 2 mm Breite und 1 mm Tiefe, eine Rasierklinge, Cenusil sowie eine Kerze zum Einfetten der Nut. Nach dem Fetten der Nut wird Cenusil in sie hineingebracht und nach dem Aushärten die überstehenden Cenusilreste mit einer Rasierklinge vorsichtig entfernt.

A. Erxlebe, Salzwedel

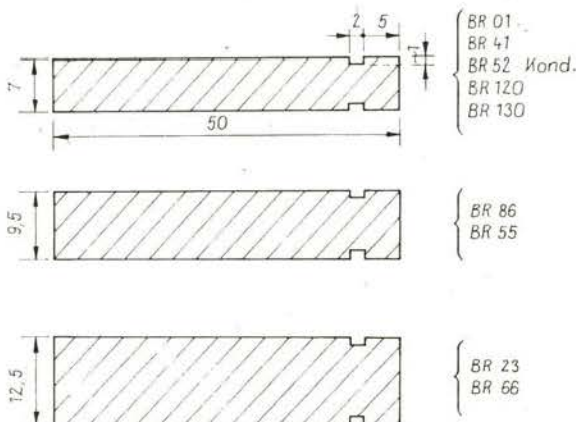




Ein Ikarus-Gelenkbus entsteht

Der Gelenkbus wird aus zwei handelsüblichen Ikarusbussen vom Typ 260 zusammengebaut. Zunächst werden zwei Busse auseinandergenommen. Ein Bus wird genau vor der hinteren Tür mit einer Laubsäge sorgfältig getrennt. Dazu gehören Fahrgestell, Unterteil, Sitzfläche und Oberfläche.
Der zweite Bus wird in Höhe der mittleren Tür (siehe Skizze) ebenfalls getrennt.
Die beiden Teile werden nun ganz vorsichtig mit Schleifpapier abgeschliffen.
Beide „Busteile" werden mit zwei TT-Kupplungen verbunden. Am zweckmäßigsten sollte man die Kupplungen mit kleinen Schrauben befestigen.
Abschließend entsteht aus Papier oder Karton ein Faltenbalg, der dann zwischen beiden Busteilen eingeklebt wird.

S. Heidlop, Dresden



WISSEN SIE SCHON...



● daß zwischen Porschdorf und Sebnitz der Strecke Bad Schandau—Sebnitz in den Monaten März und April deses Jahres eine ungewöhnliche Wendezuggarnitur verkehrte?

Aufgrund des relativ geringen Verkehrsaufkommens auf der durch Bauarbeiten nicht durchgängig befahrbar gewesenen Strecke bestand der hier eingesetzte Zug lediglich aus einer BR 110 und einem Doppelstocksteuerwagen.
Text und Foto: P. Kasperzek, Sebnitz

● daß eine großangelegte „Sommerinitiative" gegen Taschendiebe in Reisezügen von den Sicherheitsbehörden der Österreichischen Bundesbahn organisiert wurde?

In rund 2200 Personen-, Eil- und Schnellzügen, die während der Hauptreisezeit täglich verkehren, fahren auch Kriminalbeamte in Zivil mit oder Polizei in Uniform als „präventiv sichtbarer Begleitschutz". Auch das fahrende Personal der ÖBB hat eine spezielle „Sicherheitsschulung" absolviert. Bereits mehrere Angehörige internationaler Banden, die sich auf Diebstähle in Reisezügen spezialisiert hatten, konnten gestellt werden. Hei.

● daß die Eisenbahn Neuseelands zwei getrennte Areale umfaßt (Nord- und Südinsel)?

Die Nordinsel hat das dichtere Netz mit den Hauptlinien im westlichen Teil und an der Südwestküste. Die Hauptstadt Neuseelands, Wellington, ist neben Palmerston North der Bahnknotenpunkt. Von Wellington führt eine weitere Magistrale nach Napier an der Ostküste. Auf der Südinsel besteht neben der Ostküstenbahn von Christchurch nach Camelltown (dazu mehrere Stichbahnen im Süden) nur die isolierte Strecke („Inselbahn") quer durch die Neuseeländischen Alpen von Darfield bis Greymouth. Sie ist eine hervorragend angelegte Hochgebirgsbahn und durchfährt eine Landschaft reizvoller Hochgebirgsszenerien. Von Christchurch bis Darfield besteht lediglich eine Schmalspurbahn-Verbindung. Kau.

● daß die 1538 km lange Strecke zwischen Johannesburg und Kapstadt auch der „Blue Train" (Blauer Zug) befährt?

Er ist das Paradestück der Südafrikanischen Staatsbahn, ein Schienenverkehrsmittel der Luxusklasse, bestehend aus 16 luftgefederten und vollklimatisierten Reisezugwagen mit umstellbaren Postern, Kleiderschränken und fließendem Wasser in den Standardabteilen sowie mit getrenntem Wohn- und Schlafraum, Telefon, WC und Bad in den Apartements. Die Gesamtkapazität des Zuges ist für 108 Reisende ausgelegt. Im Speisewagen werden zu Lunch und Dinner die ausgefallensten lukullischen Dinge serviert. Der „Blue Train" pendelt zwischen den wichtigsten Städten und Industriezentren Südafrikas, durchquert reizvolle Landschaften — z. B. romantische Gebirgsabschnitte und interessante, weite Steppengebiete. Kulminationspunkt ist der Hex-River-Paß. Allerdings bilden nur Großgrundbesitzer, Industriemanager und andere Wohlstandsbürger die Fahrgäste und „selbstverständlich" müssen sie von weißer Hautfarbe sein. Auch wenn ein „Farbiger" das Geld dazu hätte, dürfte er keine Karte für den „Blue Train" kaufen. Kau.

● daß im Zusammenhang mit der raschen und umfassenden Erschließung der Ressourcen des kanadischen Nordens eine dritte transkanadische Eisenbahnlinie entstehen soll?

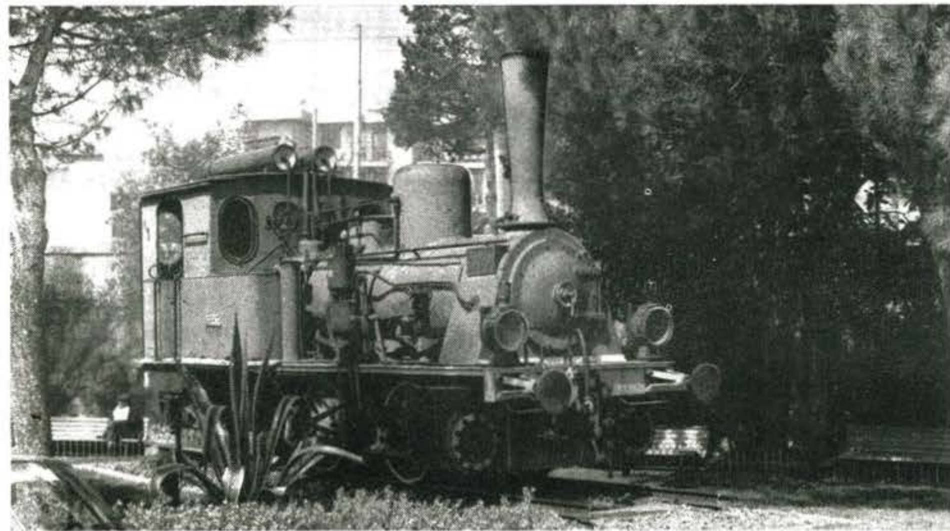
Gegenüber den USA hat das moderne Eisenbahnwesen in Kanada einen weitaus höheren Stellenwert und im Prinzip eine äquivalente Bedeutung wie in der Sowjetunion. Die erste kanadische Eisenbahnlinie, die „Grand Trunk Railway", wurde um 1860 errichtet. Ihre Länge beträgt heute noch etwa 3000 km; sie führt durch die dichtbesiedelsten Gebiete von Sermia am Huronsee über Toronto und Montreal zum Hafen Rivièra-du-Loup am Südufer des Mündungstrichters vom St.-Lorenz-Strom. Englische Großkapitalisten empfahlen dann ihre Weiterführung. Kau.

● daß 1925, also vor rund 55 Jahren, in Alaska der Betrieb der „Yukon-Mount-Mac Kinley-Railways" eröffnet wurde?

Die Strecke verläuft von dem Pazifik-Hafen Seward (Golf von Alaska) nach Anchorage und dann über einen 800 m hohen Paß des Alaska-Gebirges (Alaska Range) nach Fairbanks am Tanana-River. Dort endete sie vorerst. In den 40er Jahren wurde sie noch bis Dawson am Yukon verlängert. Die Gesamtstreckenlänge beträgt 1100 km (700 km = Seward—Fairbanks, 400 km = Fairbanks—Dawson). Die Trasse gleicht einer echten Hochgebirgsbahn mit langen Einschnitten, Lawinenverbauungen, kühnen Viadukten und zahlreichen Tunneln. Einige Viadukte aus der Pionierzeit sind als technische Denkmale erhalten, der Verkehr erfolgt jedoch über parallel dazu errichtete Neukonstruktionen. Von Anfang an waren die „Yukon-Mount-Mac Kinley-Railways" eine Staatsbahn der USA, ausgeführt in Kapspur (1067 mm). Noch heute besteht ein reger Güter- und Personenverkehr. Es wird stets mit Disellok-Doppeltraktion gefahren, in den Reisezügen sind Autotransportwagen eingestellt. Kau.

● daß im italienischen Loawo eine pr. T3 als Denkmal aufgestellt worden ist?

Diese Lokomotive wurde 1887 bei Henschel mit der Fabrik-Nr. 7329 gebaut. Zuletzt war diese Maschine bei einer Industriebahn eingesetzt und trug die Nr. 9.
Text und Foto: B. Jülich, Bonn-Bad Godesberg



THOMAS FRISTER (DMV), Gera

Lokfoto des Monats

Aus dem Leben der 35 1074-0

Die Geschichte der DR-Baureihe 35 (ex. 23.10) ist längst beendet. Erinnerungen an die Vergangenheit wird die 35 1113 als Traditionslokomotive der Deutschen Reichsbahn bewahren. Warum soll dann über die 35 1074 im folgenden geschrieben werden? Sie war die letzte Maschine, die planmäßig über die Gleise der Deutschen Reichsbahn dampfte. Gleichzeitig handelte es sich um die Traditionslok des Bw Gera. Ein Blick in das Betriebsbuch läßt ihren relativ kurzen Lebensweg zusammenfassen:

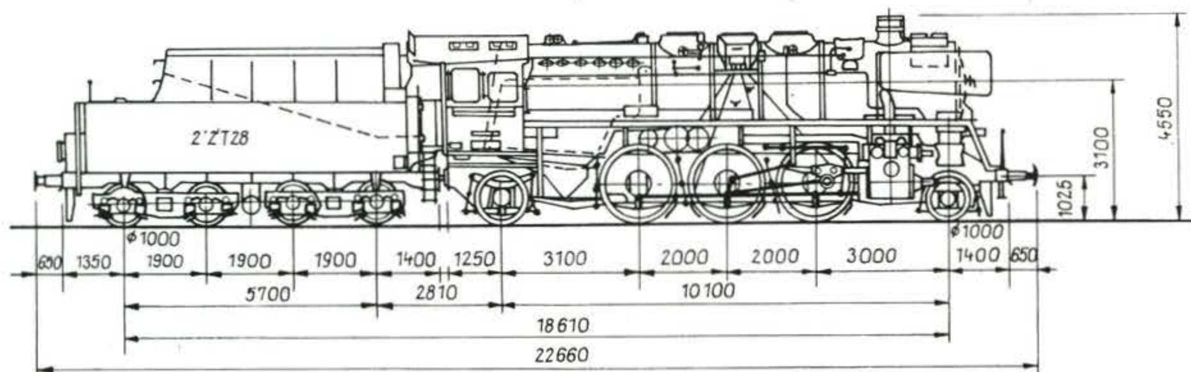
- geliefert als 23 1074 durch LKM Babelsberg
- Fabriknummer 123 074
- Anlieferung am 5. Mai 1959
- Abnahme am 11. Mai 1959

Stationierungsverzeichnis:

Bw Schwerin	12. Mai 1959 — 27. Oktober 1967
Bw Görlitz	28. Oktober 1967 — 6. Februar 1968
Bw Schwerin	30. März 1968 — 27. Mai 1968
Bw Halberstadt	28. Mai 1968 — 30. Mai 1969
Bw Stendal	31. Mai 1969 — 1. Juli 1969
Bw Gera	28. Oktober 1969 — Juni 1980

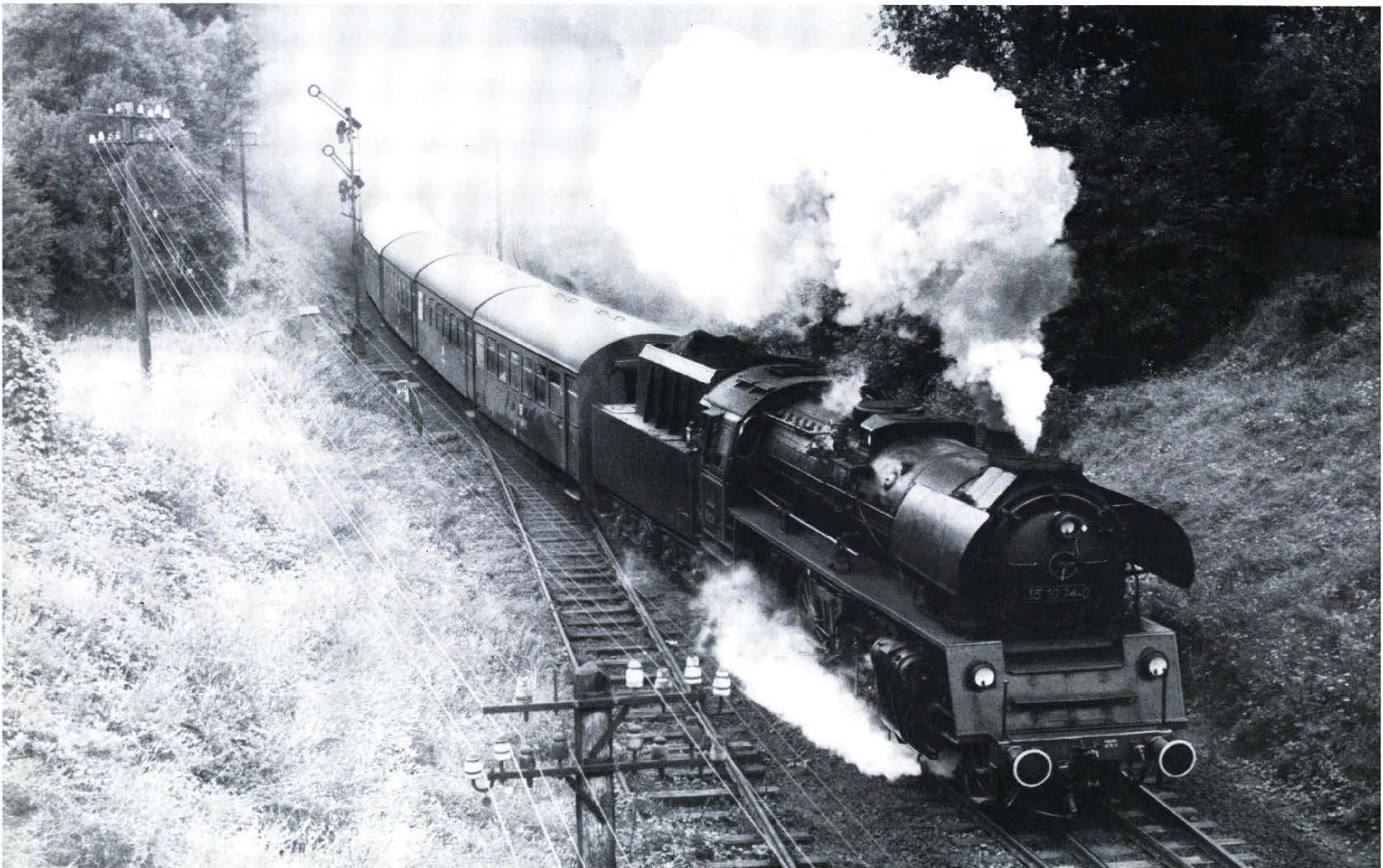
Gemeinsam mit fünf anderen Lokomotiven der Baureihe 23.10, die ebenfalls im Jahre 1969 nach Gera umbeheimatet worden sind, hatte sie die Aufgabe, Leistungen der Baureihe 22 und 65 zu übernehmen und für ausgefallene Lokomotiven der BR 118 (ex. V 180) einzuspringen. So konnte man 1970 die Lok 35 1074 vor Reisezügen zwischen Leipzig und Saalfeld, Erfurt und Glauchau sowie auf der Elstertalbahn sehen. Außerdem kam sie in den letzten Jahren ihres Betriebseinsatzes auch vor Güterzügen und als Schiebelok auf den Strecken Ostthüringens zum Einsatz.
Das Jahr 1974 brachte dann das vorläufige Ende: Im Spätsommer des gleichen Jahres gelangte die Maschine zur Planausbesserung ins Raw Meiningen und kehrte im Oktober zurück.
Da der Planbedarf an Lokomotiven der Baureihe 35 im Bw Gera seit dem Winterfahrplanwechsel 1974/1975 auf durchschnittlich eine Maschine gesunken war, wurde die 35 1074 als Reservelok abgestellt.
Nach Einstellung des Geraer Planeinsatzes der BR 35 zum Sommerfahrplanwechsel 1975 war das Ende der 35 1074 eigentlich schon besiegelt. Das allgemeine Interesse an der Erhaltung von Dampflokomotiven brachte anläßlich des 100jährigen Jubiläums der Weimarer-Geraer Eisenbahn 1976 den Wunsch auf, eine Traditionslok zu besitzen und zu erhalten. Im folgenden Jahr erinnerte man sich der 35 1074, die in einem guten Allgemeinzustand abgestellt war. In Vorbereitung der Herbstsonderfahrt des DMV, BV Erfurt, wurde entschieden, die Maschine für diesen Zweck wieder in Dienst zu stellen. Nach allen Vorbereitungen und werkstattseitiger Behandlung war es dann am 19. September 1977 soweit: Im Bw Gera stand wieder eine 35er unter Dampf!
Am 21. September 1977 absolvierte die Lokomotive mit dem Personenzugpaar P 6018/6023 zwischen Gera und Hermsdorf-Klosterlausnitz ihre Probefahrt.
Nach der 3 Tage später erfolgten Beförderung des DMV-Sonderzuges zwischen Saalfeld und Triptis blieb die Maschine weiter unter Dampf.
Am 10. Oktober 1977 kam sie infolge Triebfahrzeugmangels zu der Ehre, zwei Planzüge zu befördern. Ohne offizielle DR-Nummer, nur mit riesigen Schildern zu beiden Führerstandsseiten („Traditionslok, Entnahme von Lokteilen strengstens verboten") versehen, fuhr sie als Schiebe- und Zuglok das Zugpaar P 6061/6060 des Berufsverkehrs.
Wenige Tage später dampfte unsere 35 1074 zum Raw Halle/S., um ihre Schwesterlok 35 1108 dort zum Verschrotten „abzuliefern".
Um den sehr guten Pflegezustand der Lokomotive zu erhalten, wurde beschlossen, die Maschine wegen Platzmangel vom Bw Gera nach Eisenberg/Th. zu bringen und im dortigen Lokschuppen abzustellen. Am 5. November 1977 fuhr die Maschine mit einem Rekowagen nach Eisenberg und wurde dort im Schuppen abgestellt.
Im Jahre 1978 gab es weitere Aktivitäten auf diesem Gebiet: Gemeinsam mit der ebenfalls in Gera befindlichen 38 1182 wurde unsere 35 1074 zur großen Fahrzeugschau nach Radebeul Ost gefahren. Zuvor allerdings wurde die Maschine mit der Geraer 58 3013 aus Eisenberg geholt und durch die Dampflokfreunde des Bw Gera auf Hochglanz gebracht.
Nachdem die Lok aus Radebeul Ost zurückgekehrt war, wurde sie am 29. August 1978 erneut in Betrieb genommen, um am 2. September 1978 einen Sonderzug des Bw Gera nach Bad Kösen und zurück zu befördern. Am 30. August 1978 stand sie allerdings noch einmal zwischen Gera und Zeitz im Güterzugdienst und konnte am Abend des gleichen Tages in Saalfeld gesehen werden! Ihre allerletzte Fahrt absolvierte die Lok am 2. September 1978 über die Gleise der Deutschen Reichsbahn. Sie führte von Gera über Göschwitz und die Saalebahn nach Bad Kösen. Als „Lz" ging es ein letztes Mal nach Großheringen, wo sie den P 5017 nach Saalfeld bis Jena Saalbf. übernahm. Nachdem die Maschine im Lokbahnhof Göschwitz ihre Vorräte ergänzt hatte, dampfte sie zurück nach Bad Kösen, um ihren Sonderzug nach Gera zu befördern.
Anschließend wurde die Maschine im Bw Gera kalt abgestellt. Ende 1978 lief die Kesselfrist ab, und da keine Verlängerung erfolgte, scheiterten weitere Pläne ihres Einsatzes.
Letztmalig wurde die 35 1074 am 14. und 15. Oktober 1979 in Greiz anläßlich der Hundertjahrfeier der Greizer Verbindungsbahn der Öffentlichkeit gezeigt. Es war ein Verdienst Greizer Eisenbahnfreunde, daß die Maschine dort noch einmal in Hochglanz erstrahlte.
Danach stand die 35 1074 bis Juni 1980 im Bw Gera abgestellt und wurde im gleichen Monat mit ihrer Schwesterlok 35 1028 ins Raw Görlitz überführt, um dort als Heizanlage zu fungieren. Bleibt zum Abschluß noch der Dank an die Eisenbahnfreunde des Bw Gera, die mit viel Mühe und persönlicher Einsatzbereitschaft dafür Sorge getragen haben, daß unsere 35 1074 mit dazu beitrug, der Baureihe 35 ein würdiges Ende zu setzen …

Quellenverzeichnis
Betriebsbuch der 35 1074



Lokfoto des Monats
Lok 35 1074 auf ihrer letzten Fahrt am 2. September 1978 bei Töppeln.

Foto: Thomas Frister, Gera

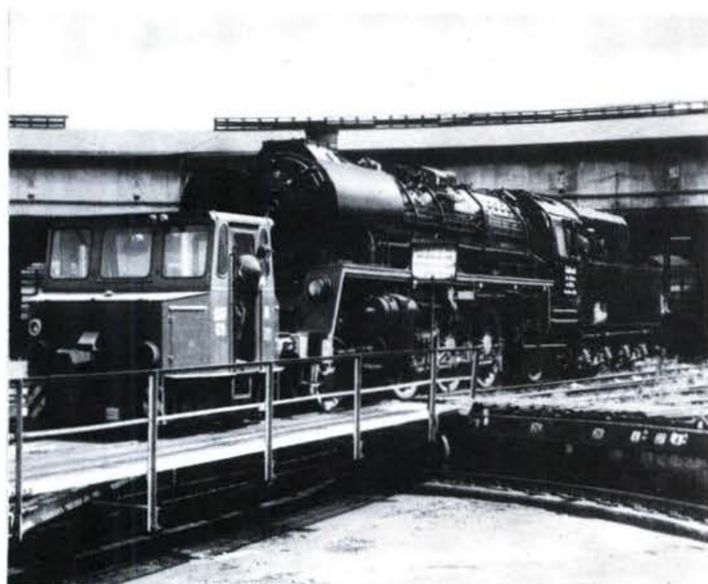


LOKBILD-ARCHIV



Fotos: Thomas Frister, Gera







Dipl.-Ing. DIETER BÄZOLD (DMV), Leipzig

Elektrifizierung und elektrische Lokomotiven in der BRD

Nach dem Ende des zweiten Weltkrieges befanden sich von den elektrifizierten Strecken der DR nahezu 1600 km in den drei westlichen Besatzungszonen und kamen im September 1949 unter die Verwaltung der Deutschen Bundesbahn. Bereits am 22. Mai 1945 wurde der elektrische Zugbetrieb zwischen München-Pasing und Augsburg sowie nach Garmisch-Partenkirchen wieder aufgenommen, und Ende 1945 waren ca. 70% der Strecken wieder in Betrieb. Von der DB wurde 1950 ein Programm für die Elektrifizierung der wichtigsten Hauptstrecken in den nächsten zwei bis drei Jahrzehnten aufgestellt. Im Jahre 1968 waren ca. 8100 km elektrifiziert. Ab 1960 betrug der jährliche Zuwachs durchschnittlich 550 km. Die Elektrifizierung wurde fortgesetzt, und Ende 1980 wurden von der DB 11 133 km — 39% des Streckennetzes — mit 15 kV, 16 2/3 Hz elektrisch betrieben, auf denen ca. 85% der Zugförderleistungen erbracht wurden.

480 elektrische Lokomotiven der DR verblieben 1945 bei der späteren DB, davon 472 für 15 kV, 16 2/3 Hz. 249 Lokomotiven waren infolge Kriegseinwirkungen nicht betriebsfähig. Einen großen Anteil am Lokomotivbestand hatten die Baureihen E 18 (37), E 44 (118) und E 94 (67). Im Jahre 1945 wurden bereits noch vor Kriegsende gelieferte 4 E 94 und eine E 44 in Dienst gestellt. Ihnen folgten 1946 und 1947 weitere 4 E 44 und 2 E 94, die angearbeitet bei den Herstellerfirmen vorhanden waren und fertiggebaut wurden. Aus vorhandenen Teilen bei den Firmen und der DB wurden 1950 und 1951 nochmals 3 E 44 und 4 E 94 hergestellt und in Betrieb genommen. Für das umfangreiche Elektrifizierungsprogramm benötigte die DB eine größere Anzahl elektrischer Lokomotiven. Zur Deckung des dringendsten Bedarfs wurden von 1954 bis 1956 als Nachbauten noch 2 E 18, 4 E 44 und 43 E 94 beschafft. Von letzteren bekamen 24 Lokomotiven leistungsfähigere Fahrmotoren und verfügen damit über eine Stundenleistung von 4680 kW. 1972 wurde ihre Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h erhöht, und sie werden seitdem als Baureihe 194.5 bezeichnet.

Bereits 1948 setzte die spätere DB die Pläne der DR von 1940 für eine leistungsfähigere Bo'Bo'-Lokomotive E 46 fort. In Anlehnung an die Ergebnisse der Schweiz mit der Ae 4/4 bestellte die DB 1950 vier Prototypen einer universell einsetzbaren Lokomotive für 130 km/h Höchstgeschwindigkeit. Diese Lokomotiven entsprachen nicht mehr der geplanten Baureihenbezeichnung E 46. Diese wurde von der DB in E 10 verändert und eine fünfte Lokomotive nachbestellt. Die Lokomotiven erhielten eine Stundenleistung von ca. 3200 kW und unterschiedliche, elastische Einzelachsantriebe. Unter diesen befand sich der SSW-Gummiringfederantrieb (E 10 003), der zuvor in einem Drehgestell der für 125 km/h umgebauten E 44 038 erprobt wurde. Nach der Erprobung der Versuchslokomotiven ging die DB von der Universallokomotive ab und beschaffte unter weitgehender Verwendung einheitlicher Bauteile und Ausrüstungen vier Lokomotivbaureihen. In Dienst gestellt wurden ab 1956 410 Bo'Bo'-Schnellzuglokomotiven, Baureihe $E\,10^{1}$ und $E\,10^{12}$, neu 110 und 112 (3200 kW, 150/160 km/h), 879 Bo'Bo'-Lokomotiven der Baureihe E 40, neu 139 und 140 für den Personen- und leichten Güterzugdienst, 39 davon mit elektrischer Widerstandsbremse (Baureihe 139) sowie 451 Bo'Bo'-Lokomotiven für den leichten Nebenstreckendienst (2100 kW, 120 km/h). Für den schweren Güterzugdienst wurden 194 Co'Co'-Lokomotiven der Baureihe E 50, neu 150 (4500 kW, 100 km/h), in Dienst gestellt. Außer den mit Tatzlagerantrieb ausgerüsteten ersten 25 E 50 wurden alle Lokomotiven mit dem SSW-Gummiringfederantrieb ausgerüstet. Die 110 und 140 unterscheiden sich im wesentlichen nur durch die unterschiedliche Getriebeübersetzung und die bei der 140 fehlende elektrische Widerstandsbremse. Die 141 haben eine Niederspannungs-, alle anderen eine Hochspannungssteuerung für die Fahrmotorspannung.

Vorgesehen war noch die Beschaffung einer schweren Co'Co'-Schnellzuglokomotive, Baureihe E 01 (3750 kW, 160—180 km/h) sowie drei verschiedene Rangierlokomoti-

Bild 1 Bo'Bo' — Lok E 40 153, E 41 069, E 10 105 und Co'Co' — Lokomotive E 50 036 der DB



ven, darunter eine mit Zweikraftantrieb für das Befahren von Gleisen mit und ohne Fahrleitung. Anfang 1965 setzte die DB diese Pläne teilweise fort und beschaffte vier Prototypen einer Co'Co'-Schnellzuglokomotive E03, neu 103 (6420 kW, 200 km/h). Ab 25. Juni 1965 fuhren die Lokomotiven zwischen München und Augsburg erstmalig im planmäßigen Verkehr 200 km/h. Ab 1970 wurden 145 Serienlokomotiven, Baureihe 103.1, mit höherer Leistung in Dienst gestellt (Tabelle). Die Lokomotiven können für 10 Minuten bis zu 9000 kW überlastet werden und gehören damit zu den leistungsfähigsten 16 2/3-Hz-Lokomotiven. Der Haupttransformator hat sekundärseitig bei 80% Nennspannung eine Anzapfung für das Umschalten des Motorstromkreises. Dadurch wird bei Geschwindigkeiten bis zu 150 km/h eine ca. 40% höhere Zugkraft erreicht. Die 103118 erhielt ein Getriebe für Geschwindigkeiten bis zu 250 km/h und fuhr am 13. September 1973 auf der Strecke Gütersloh Gütersloh—Neubeckum erstmals 252,9 km/h.

Für höhere Anforderungen im schweren Güterzugdienst wurden bisher ab 1972 170 Co'Co'-Lokomotiven der Baureihe 151 beschafft (Tabelle). Gegenüber der Baureihe 150 haben die der Baureihe 151 außer einer höheren Leistung eine stärkere elektrische Bremse (3260 kW) und eine größere Höchstgeschwindigkeit. Ihre Drehgestelle wurden weitgehend denen der 103.1 nachgestaltet und als Antrieb jedoch der SSW-Gummiringfederantrieb eingebaut. Für bessere Laufeigenschaften wurden ab 1977 die Lokomotiven nachträglich mit seitenverschieblichen mittleren Drehgestellachsen ausgerüstet. Zu Beginn der 70er Jahre benötigte die DB weitere vierachsige Schnellzuglokomitiven und beschaffte ab Dezember 1974 die gegenüber der 110 lauftechnisch verbesserte Baureihe 111. Bis Ende 1979 wurden 138 Lokomotiven in Dienst gestellt. Ihre Zahl soll bis 1983 auf 210 Fahrzeuge anwachsen. Die elektrische Ausrüstung entspricht mit geringen Änderungen weitgehend der Baureihe 110 (Tabelle). Die Drehgestelle und der Lokomotivkasten sind Neukonstruktionen mit weicherer Radsatzfederung, Radsatzanlenkung über in Gummi gelagerte Lenker und seitenverschiebbar gelagerte Achsen. Die Kühlluft wird direkt aus dem Freien angesaugt und durch gesonderte Luftkanäle den Fahrmotoren und dem Ölkühler des Haupttransformators zugeführt. Die Lokomotiven erhielten eine der 103.1 ähnliche automatische Fahr- und Bremssteuerung. Die elektrische Bremse hat 4000 kW gegenüber der 110 mit 1500 bzw. 2400 kW.

Nach Versuchsfahrten mit den BBC-Drehstromlokomotiven DE 2500 und stationären Einzelaggregaterprobungen bestellte die DB im April 1977 fünf Bo'Bo'-Lokomotiven mit Drehstrom-Asynchron-Motoren. Im Jahre 1979 erfolgte die Indienststellung als Baureihe 120 (Tabelle, Bild 3), als erste am 14. Mai 1979 die 120 001-3. Sie wurde anschließend auf einer Ausstellung anläßlich 100 Jahre elektrische Triebfahrzeuge im Ausbesserungswerk München-Freimann der Öffentlichkeit vorgestellt. Mit den Lokomotiven wird ein umfangreiches Erprobungsprogramm durchgeführt. Dabei erreichte die 120 002-1 am 13. August 1980 auf der Strecke Celle—Uelzen 231 km/h mit einer Beschleunigung von 0 auf 200 km/ha in 30 Sekunden. Die 120 005-4 erhielt eine der BR 184 ähnliche Kopfform für weitere Geschwindigkeitsversuche. Die 120 001-3 wurde am 11. Februar 1980 als erste dem Bw Nürnberg für den Planeinsatz zugeteilt.

(Eine Tabelle mit technischen Daten ausgewählter 16 2/3-Hz-Lokomotiven veröffentlichen wir im Heft 9.)

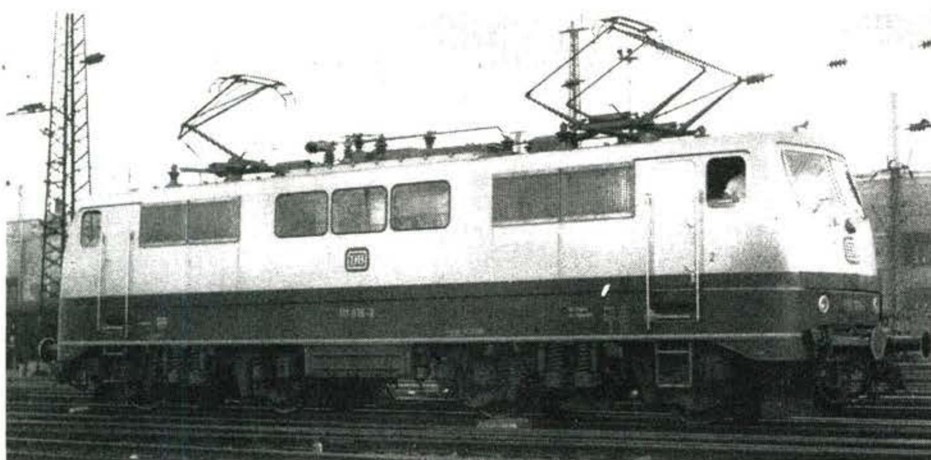


Bild 2 Bo'Bo' — Lokomotive 111 016 der DB mit Einholmstromabnehmer SBS 65 und Scherenstromabnehmer in Frankfurt/M. am 29. Juli 1976



Bild 3 Bo'Bo' — Lokomotive 120 001 der DB mit Drehstrom-Fahrmotoren, erstes Baujahr 1979

Fotos: Sammlung Bäzold, Leipzig

WOLFGANG BAHNERT (DMV), Leipzig

Lokschuppen, Kohlenschuppen und Stellwerk in Klingenberg-Colmnitz

Seit einigen Jahren ist von Mamos der Bahnhof Klingenberg-Colmnitz als Baukasten für ein TT-Modell im Handel erhältlich. Das Vorbild steht am km 25,4 der Strecke Dresden—Zwickau.
Bis zum Jahre 1971 führten von Klingenberg-Colmnitz aus die 750 mm Schmalspurstrecken nach Frauenstein im Erzgebirge und nach Oberdittmannsdorf. Durch letztere war seinerzeit die Verbindung zum sächsischen Schmalspurnetz um Nossen—Meißen—Mügeln gegeben.



Bild 1 Lokschuppen Klingenberg-Colmnitz nach Fertigstellung

In unserer Gruppe Bw Süd der AG 6/7 „Friedrich List" Leipzig reizten uns die ausgedehnten Bahnhofsanlagen der Schmalspurseite und die Tatsache, daß alle Güter auf Schmalspurfahrzeuge umgeladen werden mußten und kein Rollwagenverkehr betrieben wurde, zum Nachbauen. Auf unserer Anlage fahren wir ehedem beim Vorbild auch reine Schmalspurgüterzüge.
Besonders für die $H0_e$-Freunde sollen die folgenden Anleitungen den Nachbau einiger Gebäude anregen.

Der Lokschuppen

Die Modellherstellung erfolgt aus 2 mm Sperrholz für die Wände, 1 mm Sperrholz für das Dach und 3 mm Sperrholz für den Boden, auf dem die Gleise montiert werden. Da der Aufbau recht einfach zu bewältigen ist, soll auf eine Darstellung der Einzelteile verzichtet werden.
Seiten- und Stirnwände werden aufgerissen und ausgesägt. Danach werden die Brettermarkierungen mit einer Reißnadel eingeritzt. Mit einem scharfen Messer (Schnitzmesser oder Retuschiermesser aus dem Zeichenbedarf) werden an der Rückseite (Ziegelmauer) jeweils eine Schicht des Sperrholzes abgehoben. Vor dem Zusammenkleben mittels PVAC-Kaltleim werden die Teile mit brauner Holzbeize behandelt. Nach dem Aufkleben der Dachhälften auf die Binder, aus Holzleisten 2 × 3 mm gefertigt, werden die aus-

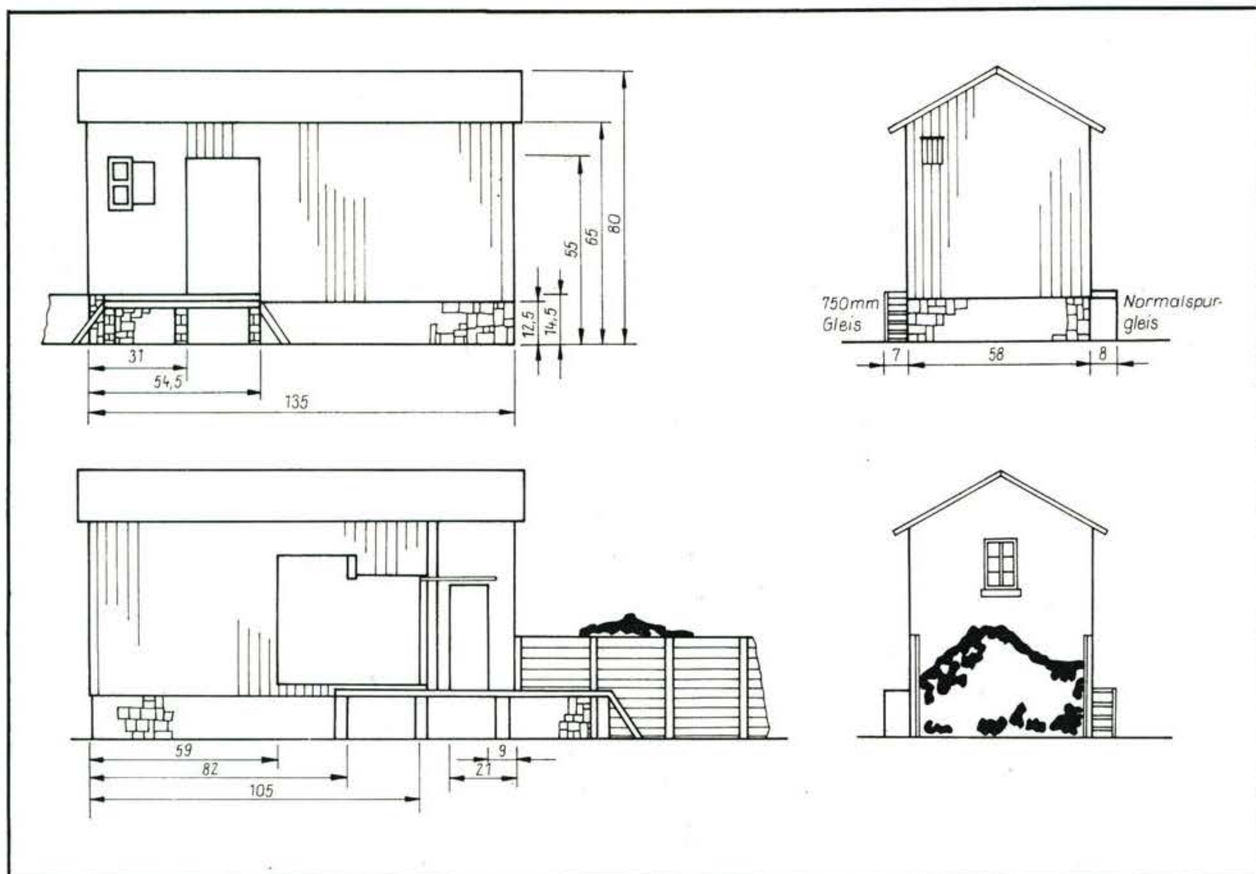
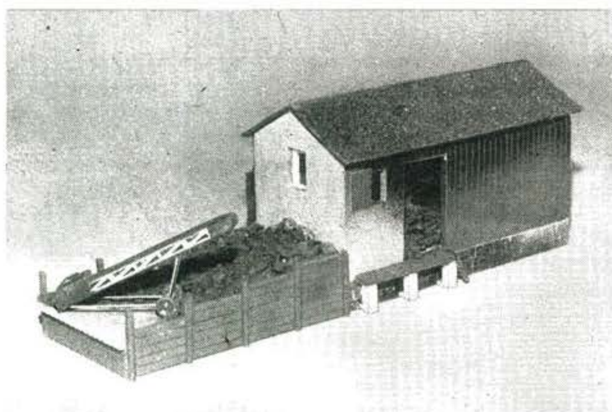


Bild 2 Fertiger Kohlenschuppen



gesparten Teile mit Ziegelsteinpapier beklebt. Eine Zwischenwand wird jetzt eingezogen, hinter der sich der Wasserbehälter unter dem Dach befand. Für die Fenster werden auf Plexiglas oder Piacryl 1 mm dick die Rahmen eingeritzt und mit Ölfarbe (gut eignet sich „Unicol“ aus der ČSSR) ausgelegt. Nach dem Trocknen der Farbe können dann noch Unsauberkeiten mit einem Messer entfernt werden.
Als Dachpappe für unser Modell eignet sich sehr gut Leinenkarton der Papierfabrik Weissenborn, der im Zeichenbedarf erhältlich ist. Der Anstrich erfolgt dann mit schwarzer Plakatfarbe.
Die Rauchabzüge werden aus Rundholz auf einer Drechselbank oder aber auf einer eingespannten elektrischen Handbohrmaschine hergestellt, betongrau bemalt und auf das Dach geklebt. Zum Abschluß wird die Abdeckhaube geschwärzt.
Die Schuppentore werden aus 0,6 mm dickem Sperrholz geschnitten und die Brettermarkierung eingeritzt. Auf die Innenseite werden die Rahmen, ebenfalls aus 0,6 mm Sperrholz geschnitten, aufgeklebt. Die Scharniere fertigen wir aus 0,15 mm dickem Messingblech und 0,8 mm dickem Kupferdraht und kleben diese mit Epasol EP 11 an die Tore. Aus Zeichenkarton wird der Wasserstandsanzeiger hergestellt und mittig über den Schuppentoren geklebt. Der seitliche Anbau wird in gleicher Weise wie der Lokschuppen hergestellt und an diesen geklebt.
Mit Hilfe von Ralley-Lack mattschwarz (Import aus der ČSSR) kann das fertige Modell noch etwas gealtert werden und seinen Platz auf der Anlage finden.

Der Kohlenschuppen

Auf Neben- und Schmalspurbahnen gab es nur selten richtige Bekohlungsanlagen. Oft mußte das Lokpersonal die Kohle per Tragkorb selbst auf die Lok bringen, weil es auch keine Betriebsarbeiter wie bei der „großen Bahn“ gab. Daß nun die Kohle nicht von Unbefugten entwendet werden konnte und auch nicht der Witterung ausgesetzt war, wurde sie in Kohlenschuppen gelagert; so auch in Klingenberg-Colmnitz!
Für die Modellherstellung verwenden wir 2 mm dickes Sperrholz, ritzen nach dem Aussägen der Teile die Brettermarkierungen ein und behandeln diese mit Holzbeize. Für den Sockel aus Natursteinen werden nach dem Zusammenkleben des Gebäudes kleine Stücken Pappe (vom Schreibblock) unterschiedlicher Größe unregelmäßig aufgeklebt. Das Dach fertigen wir aus 1 mm dickem Sperrholz und kleben Leinenkarton (s. Lokschuppen) als Dachpappe darüber. Säulen und Rampen am Gebäude fertigen wir aus Holzleisten 5 × 5 mm und 1 mm dickem Sperrholz an. Der Anstrich des Daches und der Putzflächen erfolgt danach mit Plakatfarbe. Die Natursteinmauer wird mit halbtrockenem Pinsel mit Schultemperafarben getönt.
Nach der Fertigstellung des Kohlenbansens aus dünnen Holzleisten kann auch dieses Modell gealtert werden und in der Nähe des Lokschuppens auf der Anlage einen Platz finden.

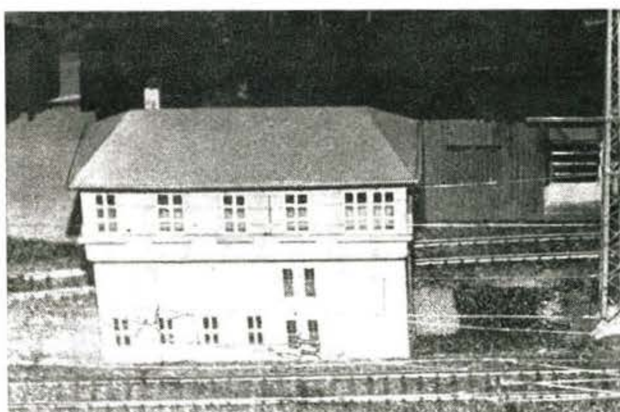


Bild 3 H0-Modell des Autors vom Stw 2 auf der H0-Großanlage „Klingenberg-Colmnitz"



Bild 4 Stellwerk 2 im Bahnhof Klingenberg-Colmnitz als Vorbild für unser H0-Modell

Das Stellwerk 2

Das Modell kann auf jedem Bahnhof unserer Modellbahnanlagen auch zwischen den Gleisen stehen.
Da auch dieses Modell relativ einfach herzustellen ist, soll auf die umfangreiche Darstellung der Einzelteile verzichtet und nur auf spezielle Dinge beim Bauen hingewiesen werden. Das Unterteil des Stellwerkes ist geputzt, der Stellwerksraum trägt eine Holzverkleidung. Das Unterteil fertigen wir aus 2 mm dickem Sperrholz, den Stellwerksraum aus 1 mm dickem Sperrholz. Zur Stabilisierung werden in die Ecken Holzleisten 2 × 2 mm mit PVAC-Kaltleim geklebt. Die oberen und unteren Kanten werden mit 2 × 3 mm Holzleisten beklebt. Die Spitzen an der unteren Kante der Holzverkleidung werden mittels einer Dreikant-Nadelfeile ausgearbeitet. Die Fenster fertigen wir wieder aus Piacryl oder Plexiglas 1 mm dick nach der gleichen Methode wie beim Lokschuppen und kleben diese nach erfolgtem Anstrich ein. Das Walmdach kleben wir auf eine 0,6 mm dicke Sperrholztafel von entsprechender Größe, damit eine größere Festigkeit erreicht wird. An diese Tafel kleben wir ebenfalls die Dachrinnen. Die Dachziegel sind durch Einritzen der vorbereiteten Teile aus Zeichenkarton angedeutet. Dazu eignet sich ein Retuschiermesser aus dem Zeichenbedarf sehr gut. Die Farbgebung beim Original ist hellgrau für das Unterteil und beige für den Stellwerksraum, das Dach ist schiefergrau. Ein Hinweis noch für die Verwendung von PVAC-Kaltleim: Es ist ratsam, alle Teile möglichst in kurzen Zeitabständen zusammenzukleben. Die unliebsame Erscheinung des Verziehens bei längerer Standzeit wird dadurch stark herabgesetzt oder ganz vermieden. Und nun viel Freude beim Bauen!

Fotos und Zeichnungen: W. Bahnert, Leipzig

Mitteilungen des DMV

Einsendungen zu „Mitteilungen des DMV" sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter „Wer hat — wer braucht?" Hinweise im Heft 7/1981 beachten!

Bezirksvorstand Dresden

Dampflok-Sonderfahrt am Sonnabend, dem 19. September 1981, mit Traditionslok 50 849 und Traditionszug der DR von Zwickau über Werdau, Wünschendorf, Greiz, Plauen unt. Bahnhof, Adorf, Zwotental, Falkenstein und zurück nach Zwickau.
Abfahrt in Zwickau gegen 7.55 Uhr, Rückkehr gegen 17.15 Uhr.
Teilnehmerpreis: DMV-Mitglieder 20,— M, Erwachsene 25,— M, Kinder unter 10 Jahre 12,50 Mark.

Teilnehmer-Anmeldung durch Einzahlung des entsprechenden Betrages per Postanweisung (DMV-Mitglieder unter Angabe der Mitglieds-Nr.) an Freund Manfred Tischer, 9590 Zwickau, Andersen-Nexö-Straße 3.

AG 3/36 „Städteexpreß Elbflorenz"

Die Modellbahnausstellung der AG 3/36 des Raw Dresden findet vom 19. September bis 10. Oktober 1981 im „Ernst-Thälmann-Saal" des Dresdner Hauptbahnhofes statt.
Öffnungszeiten: montags bis freitags 16.00 bis 19.00 Uhr, sonnabends und sonntags von 10.00 bis 18.00 Uhr. Am 4. Oktober 1981 nur bis 16.00 Uhr!

AG 3/42 Marienberg

Wir laden ein zu einem Erfahrungsaustausch der Modellbauer vom 6. bis 8. November 1981 nach Marienberg. Freitag (6. 11.) nachmittags Anreise, abends erste Diskussionen, Sonnabend (7. 11.) Erfahrungsaustausch in Gruppen, Ersatzteilbasar, Kleinteilverkauf, Filmveranstaltung, Sonntag (8. 11.) Abschlußdiskussion, Abreise im Laufe des Tages. Kostenbeitrag etwa 30 bis 50 Mark, Jugendliche, die von ihrer AG delegiert werden, 20,— M.
Wir erwarten alle Modellbauer, Bastler und Tüftler, Anfänger und Wettbewerbspreisträger. Als Legitimation hat jeder Teilnehmer ein selbstgebautes Modell mitzubringen. DMV-Mitgliedsnummer und AG-Nummer nicht vergessen! Anmeldung bis 20. 9. 1981 an AG 3/42 Marienberg, Freiberger Straße 10.

Bezirksvorstand Schwerin

Die Jugendgruppe der Arbeitsgemeinschaft 8/5 führt auf dem Bahnhof Warnemünde in ihrem Eilzugwagen noch bis zum 30. August 1981 sonnabends und sonntags von 10.00 bis 12.00 Uhr und von 14.00 bis 18.00 Uhr eine Modellbahnausstellung durch.

Helmut Reinert, Generalsekretär

Presseberichtt

über die Arbeit des Technischen Ausschusses des MOROP am 7. und 8. Juni 1981 in Helsinki

Die Beratungen des TA, an denen Vertreter aus Österreich, Belgien, der Schweiz, der Bundesrepublik Deutschland, der DDR, Spanien, Frankreich, der Ungarischen Volksrepublik und Italien teilnahmen, begannen mit einer Grundsatzdiskussion. Es wurde beschlossen, neben den Kategorien „Verbindliche Norm" und „Empfehlung" der NEM eine dritte einzuführen. Diese wird als „Dokumentation" bezeichnet. Hierunter sind einzuordnen:
NEM 001 — Einführung in die NEM
NEM 002 — Ordnung für die Ausarbeitung von NEM-Normen
NEM 003 — Reglement über den Vertrieb der in Kraft gesetzten NEM-Normen.
Für NEM 001 liegen die beiden Entwürfe der Herren Möller Berlin (West) und Rabary (Frankreich) vor. Beide haben wesentlichen Anteil an der Entstehung der europäischen Modellbahn-Normen. Ihre Anregungen werden berücksichtigt.
Die „Ordnung" wurde bisher als internes Arbeitsmaterial verwandt. Sie ist zu ergänzen und als NEM 002 einzureichen. Das „Reglement" wurde von Herrn Schrade (Schweiz) erarbeitet, vom TA bestätigt und von der Mitgliederversammlung des MOROP in Kraft gesetzt.
Die Mitgliederversammlung ermächtigte außerdem den Präsidenten des MOROP, Herrn Szegö (Ungarische VR), im Einvernehmen mit dem Leiter des TA, Prof. Dr. Kurz, folgende Normen in Kraft zu setzen:
NEM 611 — Elektrische Speisung der ortsfesten Einrichtungen,
NEM 621 — Stromzuführung bei Zweischienen-Triebfahrzeugen mit und ohne Oberleitung,
NEM 631 — Gleichstromzugförderung, Lauf- und Verkehrsrichtung beim Zweischienensystem.
Diese Regelung wurde getroffen, um vor allem die Mitarbeit der Ländervertreter und Berater sicherzustellen, die an der vorhergegangenen Tagung in St. Pölten nicht teilgenommen haben.
Die Vorschläge für „Meßmethoden"
NEM 402 — Zugkraftbedarf in der horizontalen und in der ansteigenden Geraden,
NEM 403 — Zugkraftbedarf im Gleisbogen,
die Prof. Kurz vorlegte, wurden beraten, als „Dokumentation" eingereiht und als NEM-Entwürfe bestätigt.
Der Vorschlag von Herrn R. Fernandez (Spanien), ein „NEM-Label" einzuführen, wurde diskutiert, jedoch zunächst zurückgestellt.
Dagegen ist der Vorschlag, die Bearbeitung einer Lehre für Radsatz und Gleis in Nenngröße H0 wieder aufzunehmen, positiv entschieden worden. Hierfür wurde eine Arbeitsgruppe gebildet.
Die nächste Beratung des TA findet im Frühjahr 1982 in Lyon statt.

Professor Kurz

Aufruf zum 6. Fotowettbewerb

Die Kommission „Freunde der Eisenbahn" beim Präsidium des DMV der DDR und die Redaktion „der modelleisenbahner" rufen hiermit alle Leser zur Teilnahme am 6. Fotowettbewerb unter dem Motto

„Sonderfahrten des DMV"

auf.

In den letzten Jahren wurden gemeinsam vom DMV der DDR sehr viele und sehr schöne Sonderfahrten veranstaltet. „(Kilo-)meterweise" wurde dabei Filmmaterial „verschossen". Mit diesem Wettbewerb soll erreicht werden, die bei diesen Fahrten entstandenen Fotos der Öffentlichkeit vorzustellen.

Gewertet wird nach folgenden Themen:

1. Vorbereitung (Putzen usw.)
2. Anteilnahme der Eisenbahnfreunde und der Bevölkerung
3. Kuriositäten, Randerscheinungen
4. Zugaufnahmen

Die Bewertung erfolgt in den Altersklassen unter 18 Jahren (Junioren) und darüber.

1. Teilnehmerkreis

Teilnahmeberechtigt ist jeder DDR-Bürger, ausgenommen die Mitglieder der Jury.

2. Ausführung der Wettbewerbsarbeiten

— Schwarzweiß-Aufnahmen mit dem Format 18 × 24 bis 24 × 30 cm. Aus gestalterischen Gründen dürfen die Fotos von den üblichen Maßen abweichen. Die kürzeste Seite darf dabei 18 cm nicht unter- und die längste Seite 30 cm nicht überschreiten.
— Jeder Teilnehmer kann bis zu sechs Einzelaufnahmen oder aber fünf Einzelaufnahmen und eine Serie mit fünf Aufnahmen einsenden.

3. Einsendung der Wettbewerbsarbeiten

— Jedes eingesandte Foto muß auf der Rückseite gekennzeichnet sein mit:
Name — DMV Mitgl.-Nr. u. AG
Anschrift
Alter (nur unter 18 Jahren)
Tätigkeit (Angehöriger der DR)
Bildtitel
— Eine Liste mit den o. g. Angaben ist beizufügen.
— Die Bilder dürfen nicht gerollt sein.
— Die Verpackung ist so zu wählen, daß sie für eine eventuelle Rücksendung genutzt werden kann.
— Der Einsendeschluß ist der 30. August 1982.
— Die Fotos sind an den zuständigen Bezirksvorstand zu senden.
— Jeder Teilnehmer erhält eine Empfangsbescheinigung.

4. Bewertung

— Die besten Fotos werden von der jeweiligen Bezirksjury ermittelt.
— Es werden Anerkennungspreise und Diplome vergeben.
— Die Rücksendung der Fotos, die keinen Preis bzw. kein Diplom erhalten, erfolgt bis zum 30. Oktober 1982.
— Für in der Ausstellung verwendete Fotos erhält der Einsender eine Aufwandsentschädigung von 5,— M/Foto.
— Die Fotos, die ausgezeichnet werden, nehmen an der zentralen Auswertung im März 1983 teil.
— Ausgezeichnete Fotos werden zu gegebener Zeit in unserer Fachzeitschrift veröffentlicht.
— Außerdem werden sie anläßlich von Modelleisenbahn-Ausstellungen der Öffentlichkeit gezeigt.
— Die Jury wird durch die Bezirksvorstände für die bezirkliche Auswertung bzw. von der Redaktion „der modelleisenbahner" und der Kommission „Freunde der Eisenbahn" für die zentrale Auswertung berufen.
— Die Entscheidung der Jury ist unanfechtbar, der Rechtsweg ist ausgeschlossen.
— Die Preisträger werden zu einem Erfahrungsaustausch auf bezirklicher bzw. zentraler Ebene eingeladen.

5. Allgemeine Bestimmungen

— Die einzusendenden Fotos dürfen bisher weder veröffentlicht noch bei einem anderen Fotowettbewerb ausgezeichnet worden sein.
— Der Einsender muß alleiniger Urheber seiner Arbeit sein.
— Der Veranstalter behält sich das Recht vor, nicht ausgezeichnete Fotos zu Ausstellungs- und Veröffentlichungszwecken einzubehalten.
— Der Veranstalter behandelt die Fotos mit besonderer Sorgfalt, kann jedoch bei Verlust und Beschädigung keine Haftung übernehmen.
— Mit der Einsendung erkennt der Teilnehmer die Bedingungen an.

Steinicke
Vors. d. Komm. EF

Herrmann
Verantw. Redakteur



Foto: R. Steinicke, Dresden

REZENSIONEN

Manfred Weisbrod, Wolfgang Petznick, „Dampflok-Archiv 4" transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1981, 252 Seiten, 193 Abbildungen, 28 Tabellen, 19,80 Mark

Sicherlich wird der kürzlich erschienene 4. Band des Dampflokarchivs die Herzen der Eisenbahn-Freunde höher schlagen lassen. Mit diesem Buch liegt nun ein vollständiges Kompendium aller durch die DRG, DR und DB jemals übernommenen Dampflokomotiven vor. Der vorläufige letzte Band 4 behandelt in der von den ersten drei Ausgaben her bekannten Art und Weise die äußerst interessanten Baureihen 97, 98 und 99. Unberücksichtigt bleiben u. a. die aus Privat- und Landesbahnbeständen 1949 von der Deutschen Reichsbahn übernommenen Maschinen.
Die sehr exakt beschriebenen Zahnrad-, Lokalbahn- und Schmalspurlokomotiven vermitteln einen sehr anschaulichen Überblick über die Typenvielfalt dieser in drei Baureihen zusammengefaßten Triebfahrzeuge. Gerade deshalb war es nicht immer möglich, auf alle technischen Einzelheiten der vorgestellten Lokomotiven einzugehen. Andererseits waren teilweise nur unvollständige Unterlagen vorhanden. Der versierte Spezialist wird hin und wieder kleinere Lücken finden. So sind beispielsweise bei der Aufzählung der Denkmalsloks auf Seite 189 die Maschinen 99 555 in Kayna und die 99 579 in Oberrittersgrün nicht berücksichtigt worden. Dadurch wird jedoch keinesfalls der Wert dieses Nachschlagewerkes geschmälert. Neben den Typenskizzen ist fast von jeder Bauart mindestens ein Foto veröffentlicht worden.
Allein die Beschaffung dieses Bildmaterials dürfte für die Autoren eine mehr als mühevolle Arbeit gewesen sein.
Sofern das Buch im Handel vergriffen ist, sollten bis zur Herausgabe von Nachauflagen, die Ausleihmöglichkeiten in den Bibliotheken genutzt werden. **Ma.**

Autorenkollektiv „Eisenbahn — Jahrbuch 81" transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1981, 168 Seiten, 220 Abbildungen, 30 Tabellen, 15 Mark

Zum 19. Mal erschien in diesen Wochen das bei Eisenbahnfreunden wie auch in Fachkreisen sehr begehrte Eisenbahn-Jahrbuch.
Wiederum enthält dieses Werk hervorragende Beiträge über die Deutsche Reichsbahn und das internationale Eisenbahnwesen. Beispielsweise wird der Entwicklung des Eisenbahnwesens der DR in den 80er Jahren ein breiter Raum gewidmet. Welche Rationalisierungs- und Automatisierungsvorhaben sind vorgesehen, auf welchen Gebieten wird die Mikroelektronik Einzug erhalten? Wie kann der Energieverbrauch im Güterverkehr gesenkt werden? Auf all diese Fragen wird in leicht verständlichen Beiträgen eine erschöpfende Antwort gegeben.
Für den am ausländischen Verkehrswesen interessierten Leser dürfte besonders der Beitrag über die Geschichte des schienengebundenen Personennahverkehrs in der UdSSR einige bisher unbekannte Zusammenhänge aufdecken. Weitere Veröffentlichungen beschäftigen sich mit eisenbahngeschichtlichen Darstellungen. In diesem Zusammenhang sei die von Frau Prof. Elfriede Rehbein verfaßte Abhandlung über die Konstrukteure und Unternehmer des Lokomotivbaus, von denen Richard Hartmann und Carl Anton Henschel vorgestellt werden, genannt. Unter Berücksichtigung der damaligen gesellschaftlichen Verhältnisse hat dieser Beitrag einen besonders hohen historischen Wert.
Für den Modelleisenbahner sollte der von Jacques Steckel verfaßte Bildbericht „Alles hat einmal ein Ende — Gleisabschlüsse bei der Deutschen Reichsbahn" Anlaß sein, sich am Vorbild zu orientieren und die vielfältigen Möglichkeiten beim Bau von Prellböcken auf seiner Anlage umzusetzen.
Alles in allem enthält auch das Eisenbahn-Jahrbuch 81 Publikationen, die für jedermann gleichermaßen interessant sein dürften. Sofern das Buch im Handel vergriffen ist, sollten die Ausleihmöglichkeiten in den Bibliotheken genutzt werden. **Ma.**

In eigener Sache

Wir bitten unsere Leser bei Einsendung von Briefen, Manuskripten und Fotos die genaue Anschrift gut lesbar sowie vorhandene Bankverbindungen anzugeben.
Manuskripte sollten nach Möglichkeit in doppelter Ausfertigung eingesandt werden.

Die Redaktion

Einweihung

Wie uns vor Redaktionsschluß bekannt wurde, wird am Sonntag, dem 30. August 1981, um 11.00 Uhr vor der Wagenhalle in Berlin-Schmöckwitz der historische Triebwagen 2990 der ehemaligen Großen Berliner Straßenbahn eingeweiht. Das Fahrzeug wurde von Mitgliedern der Berliner Arbeitsgemeinschaft „Verkehrsgeschichte" (1/11) für Traditionszwecke hergerichtet.
Fahrverbindung: Vom S-Bahnhof Grünau mit der Straßenbahnlinie 86 in Richtung Schmöckwitz

Bei den nachfolgenden zum Tausch bzw. Verkauf angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind.

Suche zu kaufen BR 70 (TT) und „Der Modelleisenbahner" Jahrg. 1960 b. 1973. **K. Diener, 7010 Leipzig,** Waldstr. 53

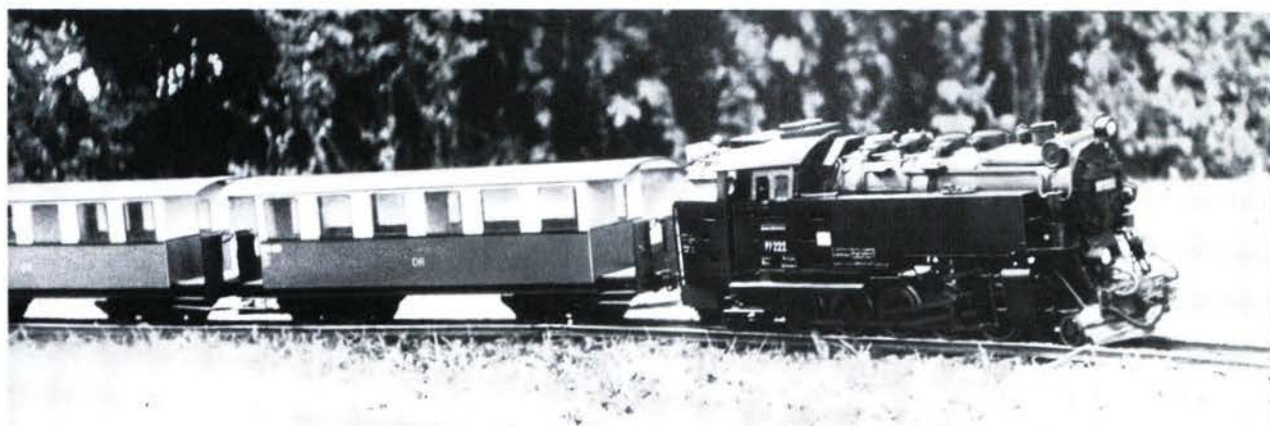
Suche **„Der Modelleisenbahner" Jahrg. 1–22.**
Ch. Bochmann,
9516 Mülsen St. Jacob, Funkenweg 1

Biete Dampflok-Archiv, Band II.
Suche Dampflok-Archiv, Band III.
Ralf Zogall,
4900 Zeitz, Forststr. 77

Biete Dampflokarchiv II u. III, Schmalspurbahnarchiv. Suche H0-Fahrzeugmodelle versch. Firmen.
Schütz, 6500 Gera, Schülerstr. 5

Suche zu kaufen „Der Modelleisenbahner" Jahrg. 1 b. 6, 12 u. 13, auch Einzelhefte. Für H0: BR 03 (Eigenbau), BR 23, BR 50, BR 42, BR 84, BR 91, BR ES 499, ETA 177. Biete „Der Modelleisenbahner" Jahrg. 7 u. 8, 18 b. 28, H0 BR 41, BR 86. Das Signal von Heft 1/1962 b. 35/1970. Modellbahnpraxis Heft 2/1966 b. 1972.
Lengenfeld,
5020 Erfurt, Wilh.-Külz-Str. 28

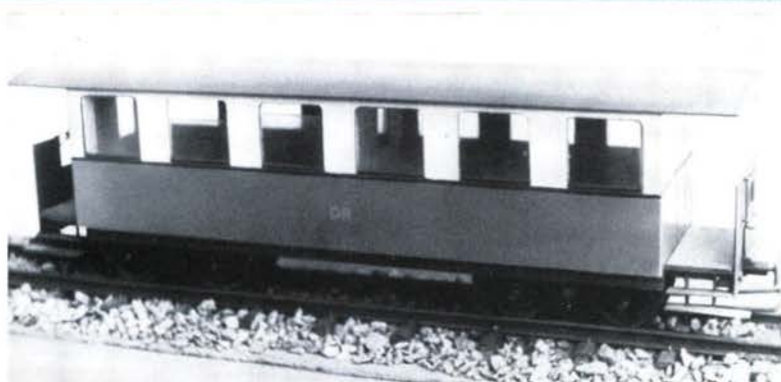
Biete: Kieper/Preuß/Rehbein „Schmalspurbahn-Archiv", 36,– M, Jakubaschk „Modellbahn-Elektronik", 8,– M
Suche: „Spreewaldbahn",
„Kleinbahnen der Altmark", „Die Selketalbahn",
„Modellbahn-Elektrotechnik, Grundlagen"
Andreas Richter
7591 Spremberg, Bergmannsweg 9

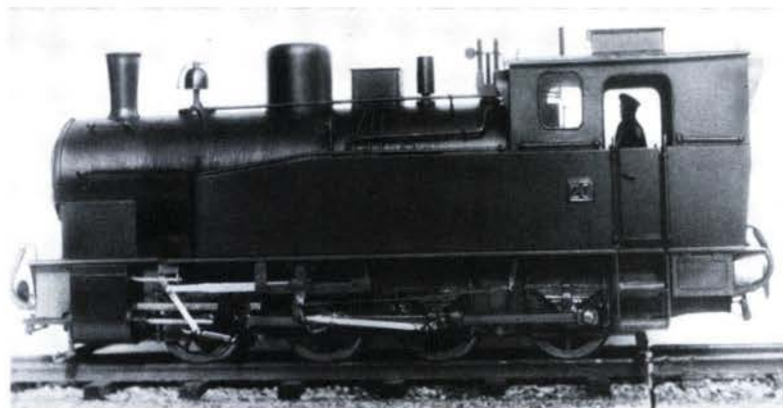


Meterspurige Schmalspurfahrzeuge im Modell

Vor 10 Jahren begann unser Leser Karl Scheidler aus Berlin Fahrzeuge in der Nenngröße II_m zu bauen. Seit 1974 beschäftigt er sich mit dem Nachbau von Fahrzeugen der Harzquer- und Selketalbahn.

Selbst gebaut





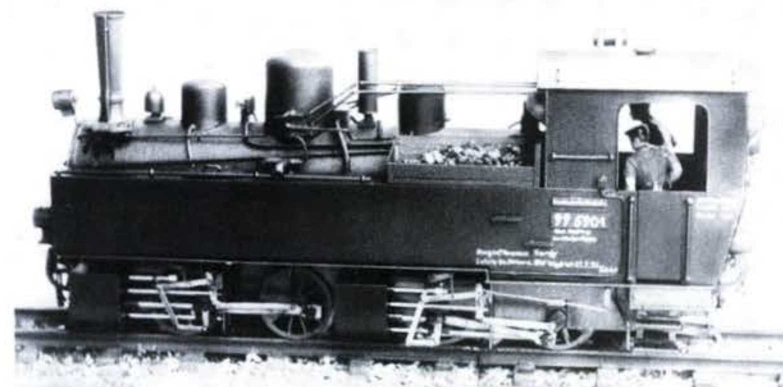


Bild 1 *Als erstes Modell entstand die heute noch auf der Harzquerbahn eingesetzte 99 222. U.B.z. sie vor einem Personenzug auf der Gartenbahn.*

Bild 2 *Personenwagen in einfacher Ausführung.*

Bild 3 *Lok 20 der ehemaligen Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn (GHE).*

Bild 4 *Das Vorbild dieser Lok verkehrt heute als 99 5901 auf der Selketalbahn.*

Foto: K. Scheidler, Berlin



ISSN 0026-7422